

Digitized by the Internet Archive in 2023 with funding from University of Toronto



Catalogue 51-002 Quarterly

Air Carrier Operations in Canada January - March 1988

Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada Janvier - mars 1988



Wation

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More, Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre, Transportation Division,

Newfoundland and Labrador

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(000 4000)
	,	vviiiiipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

1-800-563-4255

	1 000 000 4200
Nova Scotia, New Brunswick	
and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area serve	ed
by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories	
(area served by	
NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto

Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's Halifax Montréal	(772-4073) (426-5331) (283-5725)	Winnipeg Regina Edmonton	(983-4020) (780-5405) (495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

	1-800-563-4255
	1-800-565-7192
	1-800-361-2831
	1-800-263-1136
	1-800-542-3404
	1-800-667-7164
	1-800-282-3907
	1-800-472-9708
	1-800-663-1551
	1 000 000-1001
,	Zénith 0-8913
	2011111 0-0313
	,

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

Appelez à frais virés au 403-495-2011

1(613)951-7277

NorthwesTel Inc.)

Numéro du bélinographe 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto

Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada

Transportation Division Aviation Statistics Centre Statistique Canada

Division des transports Le centre des statistiques de l'aviation

Air carrier operations in Canada

January-March 1988

Published under the authority of the Minister of Regional Industrial Expansion

Minister of Supply and Services Canada 1989

Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Programs and Publishing Products Group, Acting Permissions Officer, Crown Copyright Administration, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

October 1989

Price: Canada, \$23.00, \$92.00 a year Other Countries, \$27.50, \$110.00 a year

Payment to be made in Canadian funds or equivalent

Catalogue 51-002, Vol. 19, No. 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier-mars 1988

Publication autorisée par le ministre de l'Expansion industrielle régionale

 Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1989

Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Groupe des programmes et produits d'édition, agent intérimaire aux permissions, administration des droits d'auteur de la Couronne, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Octobre 1989

Prix: Canada, \$23.00, \$92.00 par année Autres pays, \$27.50, \$110.00 par année

Paiement en dollars canadiens ou l'équivalent

Catalogue 51-002, vol. 19, nº 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- -- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric Imperial

kilometre		.621 statute mile
litre		.220 gallon
kilogram		2.205 pounds
tonne		1.102 tons, short
		2,000 pounds
tonne-kilometre		685 ton-mile
	litre kilogram	litre kilogram tonne

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and D.P. Chartrand, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, R. Lund and K. Tieman are the Statisticians, and P. Bailie is Head of the Operations. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piétro is the Senior Statistician.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- -- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques Impériales

1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

REMERCIEMENTS

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et de D.P. Chartrand, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Soussection des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont G. Baldwin est le chef, R. Lund et K. Tieman sont les statisticiens et P. Bailie est le chef des opérations. La Soussection de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piétro est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

Table of Contents

Table des matières

		Page			Page
Highlights		٧	Faits saillan	ts	V
Introduction		vii	Introduction		vii
Special Artic	cles	viii	Études spéc	ciales	viii
SECTION 1	THE QUARTER IN REVIEW		SECTION I	REVUE DU TRIMESTRE	
Table 1.1	Ratios - Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1	Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démogra- phiques choisis	2
SECTION 2	OPERATING STATISTICS		SECTION 2	STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Table 2.1	Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Trans- porteurs aériens canadiens de niveau I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Terri- tory – Canadian Air Carriers	7	Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens	7
SECTION 3	FINANCIAL DATA		SECTION 3	DONNÉES FINANCIERES	
Table 3.1	Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Table 3.2	Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I	9	Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	EMPLOYMENT AND FUEL DATA		SECTION 4	DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III	11	Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12	Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau l	12
SECTION 5	FARE BASIS DATA		SECTION 5	DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Table 5.1	Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	14	Tableau 5.1	Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	14

Table of Contents - Concluded Table des matières - fin Page Page Table 5.2 Distribution of Passengers by Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le Sector and Fare Type Group secteur et le groupe tarifaire -Canadian Air Carriers, Level I -Transporteurs aériens canadiens de Scheduled Services niveau I - Services à horaire fixe 15 15 Table 5.3 Distribution of Passenger-kilome-Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres tres by Sector and Fare Type selon le secteur et le groupe tarifaire -Group - Canadian Air Carriers, Transporteurs aériens canadiens de Level I - Scheduled Services 15 niveau I - Services à horaire fixe 15 Table 5.4 Distribution of Domestic Passen-Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs gers by Province and Territory, selon la province et le territoire, selon le by Fare Type Group groupe tarifaire - Transporteurs aériens Canadian Air Carriers, Level I canadiens de niveau I - Services à Scheduled Services 16 horaire fixe 16 Table 5.5 Distribution of Domestic Passen-Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs gers by Fare Type Group for selon le groupe tarifaire pour des villes Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à Services 17 horaire fixe 17 Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe Type Group for Selected tarifaire pour des villes choisies -Cities - Canadian Air Carriers, Transporteurs aériens canadiens de Level I - Scheduled Services 18 niveau I - Services à horaire fixe 18 Notes to Users Notes aux utilisateurs Methodology and Data Limitations 20 Méthodes et restrictions 20 Factors Which May Have Influenced the Data 24 Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données 24 Glossary 27 Glossaire 29 **Appendix** 33 Appendice

36

Publications disponibles à la Division des transports

Publications Available from the Transportation

Division

33

36

Highlights

- In the first quarter of 1988, Canadian air carriers continued to report increasing levels of activity.
 Total passengers carried increased by 15.5%, from 7.7 million to 8.9 million, while hours flown rose by 14.3% to 436,000, over the first quarter of 1987.
- Unit toll passenger counts increased from 6.1 million to 7.0 million, up 15.8% in the first quarter, while unit toll passenger-kilometres rose to 10.4 billion, an increase of 21.0%, over the first quarter of 1987. Unit toll passenger counts reported by Canadian air carriers in the first quarter have increased steadily since 4.3 million were reported in the first quarter of 1983.
- Of the unit toll activity reported, domestic passenger counts increased by 14.8% to 5.5 million, while domestic passenger-kilometres increased by 19.2% to 5.5 billion. The larger increase in passenger-kilometres means that the average trip length of domestic passengers has increased when compared to the same quarter last year.
- In the first quarter of 1988, Canadian air carriers reported 839,000 transborder passengers carried and 694,000 other international passengers carried. This represents increases of 26.7% and 96.0%, respectively, over the six year period, since the first quarter of 1983. As unit toll connector carriers have become more established in the short to medium haul domestic markets in the last few years, the major carriers have been able to shift their capacity towards greater concentration in long haul domestic and international markets.
- In the first quarter of 1988, the unit toll market was dominated by the major air carriers and the affiliate networks. Air Canada and its affiliate network accounted for 53.5% of unit toll passengers carried in this quarter, while Canadian Airlines International Ltd. and its network accounted for 39.3%. If the unit toll operations of Wardair are included in these data, these groups would account for 95.5% of the unit toll passenger market reported by Canadian air carriers.
- Canadian air carriers reported an operating loss of \$12.3 million in the first quarter of 1988, compared to an operating profit of \$33.9 million in the first

Faits saillants

- Au cours du premier trimestre de 1988, le niveau d'activité des transporteurs aériens canadiens a continué de s'accroître. Le nombre total de passagers transportés a augmenté de 15.5%, passant de 7.7 millions à 8.9 millions, alors que le nombre d'heures de vol a atteint 436,000, ce qui représente une hausse de 14.3% par rapport au premier trimestre de 1987.
- Le nombre de passagers des services à taxe unitaire s'est accru de 15.8% au cours du premier trimestre, passant de 6.1 millions à 7.0 millions. Le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les liaisons à taxe unitaire a augmenté de 21.0% par rapport au premier trimestre de 1987 pour atteindre 10.4 milliards. Le nombre de passagers des services à taxe unitaire déclarés par les transporteurs aériens canadiens au cours du premier trimestre a augmenté de façon soutenue depuis le premier trimestre de 1983, alors que 4.3 millions de passagers avaient été déclarés.
- Pour les services à taxe unitaire déclarés, on note que le nombre de passagers du secteur intérieur s'est accru de 14.8% pour atteindre 5.5 millions. De même, le nombre de passagers-kilomètres du secteur intérieur a connu une hausse de 19.2% pour s'établir à 5.5 milliards. L'augmentation plus substantielle des passagers-kilomètres signifie que la distance moyenne parcourue par chaque passager intérieur s'est accrue relativement au même trimestre de l'année précédente.
- Au cours du premier trimestre de 1988, les transporteurs aériens canadiens ont assuré le transport de 839,000 passagers du marché transfrontalier et de 694,000 passagers des autres marchés internationaux. Ceci représente des hausses respectives de 26.7% et de 96.0% sur une période de six années, depuis le premier trimestre de 1983. Étant donné que les transporteurs affiliés ont exploité davantage de services à taxe unitaire sur les marchés intérieurs de courte et de moyenne distances au cours des dernières années, les principaux transporteurs ont été en mesure de concentrer une plus grande partie de leurs activités sur les marchés intérieurs de longue distance et sur les marchés internationaux.
- Au cours du premier trimestre de 1988, les principaux transporteurs aériens et le réseau des transporteurs affiliés ont dominé le marché des services à taxe unitaire. Air Canada et son réseau de transporteurs affiliés ont transporté 53.5% des passagers des services à taxe unitaire au cours de ce trimestre, en comparaison de 39.3% pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée et son réseau de transporteurs affiliés. Si les activités des services à taxe unitaire de Wardair étaient incluses dans ces données, ces groupes représenteraient 95.5% du trafic de passagers des services à taxe unitaire déclaré par les transporteurs aériens canadiens.
- Les transporteurs aériens canadiens ont accusé une perte d'exploitation de \$12.3 millions au cours du premier trimestre de 1988, alors qu'ils avaient enregistré un profit

quarter of 1987. 1987 was the only first quarter in the 1980's during which the Canadian air carriers reported an operating profit.

- Passenger revenue per passenger-kilometre for the Level I carriers, on unit toll services decreased from 9.7 cents in the first quarter of 1987 to 9.3 cents in the first quarter of 1988.
- Canadian air carriers reported a 4.1% increase in the total number of employees in the first quarter of 1988. There were 45,432 employees in this quarter, up from the 43,630 reported in the first quarter of 1987. The greatest percentage increase was in the pilots and co-pilots category, whose number increased by 15.8%, from 4,349 to 5,037 over the first quarter of 1987. The greatest increase in salaries and wages occurred in the general management and administration category, whose salaries and wages increased by 19.6% over the first quarter of 1987.
- Compared to a year ago, the non-seasonally adjusted economy fare index for domestic scheduled services for the first quarter of 1988 advanced by 10.2%, while the discount fare index fell by 1.7%. For the international markets, the economy and discount fare indexes rose by 6.7% and 5.6%, respectively.
- During the first quarter of 1988, 61.9% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 53.5% in 1987. Over two out of every three (71.3%) international scheduled passengers flew on discount fares.
- During the first quarter of 1988, the average fare paid by the air passengers on all domestic citypairs amounted to \$140, which was almost half of the average fare paid by the international passengers.

d'exploitation de \$33.9 millions au cours du premier trimestre de 1987. Ce trimestre constitue le seul premier trimestre au cours des années 1980 où les transporteurs aériens canadiens ont enregistré un profit d'exploitation.

- Les recettes-passagers par passager-kilomètre pour les services à taxe unitaire des transporteurs de niveau I, ont chuté de 9.7 cents au cours du premier trimestre de 1987 à 9.3 cents au cours du premier trimestre de 1988.
- Au cours du premier trimestre de 1988, le nombre total de personnes travaillant pour les transporteurs aériens canadiens a augmenté de 4.1%. Le nombre d'employés totalisait 45,432 au cours de ce trimestre; pour la même priode en 1987, 43,630 employés occupaient un emploi au sein d'une compagnie aérienne canadienne. La plus forte augmentation en termes de pourcentage se retrouve dans la catégorie des pilotes et copilotes, qui avec une hausse de 15.8% par rapport au premier trimestre de 1987, a vu son nombre passé de 4,349 à 5,037. La catégorie gestion et administration générales a enregistré la plus forte hausse au niveau des traitements et salaires, ceux-ci ayant augmenté de 19.6% par rapport au premier trimestre de 1987.
- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs à horaire fixe a progressé de 10.2% au cours du premier trimestre de 1988, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 1.7%. Pour les marchés internationaux, les indices des tarifs économiques et réduits se sont accrus de 6.7% et 5.6% respectivement.
- Au cours du premier trimestre de 1988, 61.9% des passagers de vols intérieurs à horaire fixe ont profité de tarifs réduits, en regard de 53.5% en 1987. Plus de deux passagers sur trois (71.3%) des services internationaux à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit.
- Au cours du premier trimestre de 1988, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$140, soit environ la moitié du tarif moyen payé par les passagers internationaux.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication Air Carrier Operations in Canada and the redesigned annual publication Canadian Civil Aviation maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, Air Carrier Operations in Canada, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year. In addition, the 1987 data that appear in sections 1, 2, 3 and 4 of this publication have been re-tabulated using the 1988 reporting level definitions.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

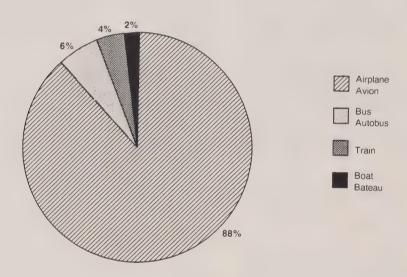
La présente publication, intitulée **Opérations des trans- porteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente. En outre, les données de 1987 qui figurent aux sections 1, 2, 3 et 4 de la publication ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux de déclaration utilisés en 1988.

Special Articles

Airplane and Other Modes of Passenger Transportation

The dominance of air transportation in Canada is noted in passenger revenue statistics for public carriers. In 1987, airlines accounted for 88% of the revenue of Canadian intercity and rural passenger carriers, up from the 87% reported in 1984.

Figure 1
Public Carrier Passenger Revenues – 1987
Recettes des passagers pour transporteurs publics – 1987



In 1988, for domestic trips of 80 km or more, Canadians travelled 81 billion km, of which 57 billion km (70%) were by automobile and 20 billion km (25%) were by air. The remaining 4 billion km (5%) were accounted for by the other modes of transportation.

In analysing data on trip length by type of transportation, the automobile is dominant for shorter distances. It accounted for 94% of short trips¹ and 81% of mid-length trips². The airplane, however, claimed 37% of the long haul traffic³ and 87% of transcontinental⁴ travellers.

Études spéciales

L'avion et les autres moyens de transport utilisés par les passagers

Les statistiques sur les recettes du transport des voyageurs illustrent la prépondérance du transport aérien au Canada. Ces recettes représentaient 88% des recettes des transporteurs canadiens interurbains et ruraux de voyageurs en 1987, en regard de 87% en 1984.

En 1988, au titre des voyages intérieurs de 80 km ou plus, les Canadiens ont parcouru 81 milliards de km, dont 57 milliards de km (70%) en automobile et 20 milliards de km (25%) en avion. Les autres 4 milliards de km (5%) ont été parcourus en utilisant d'autres moyens de transport.

En analysant les données sur la distance des voyages selon le moyen de transport, on observe que l'automobile est le moyen de transport le plus utilisé sur de courtes distances¹. Elle intervenait pour 94% de ces voyages et 81% des voyages sur moyennes distances². L'avion, cependant est intervenu pour 37% des voyages sur longues distances³ et 87% des voyages transcontinentaux⁴.

Short trips - 80-319 km.

² Mid-length trips - 320-799 km.

³ Long trips - 800-3 199 km.

⁴ Transcontinental trips - 3 200 km and over.

Voyages de courtes distances – 80-319 km.

Voyages de moyennes distances – 320-799 km.

Voyages de longues distances - 800-3 199 km.

⁴ Voyages transcontinentaux - 3 200 km ou plus.

TABLE 1. Person-km Travelled, by Primary Mode of Transportation, 1984, 1986 and 1988

TABLEAU 1. Personnes-kilomètres parcourues selon le moyen de transport, 1984, 1986 et 1988

Mode	N	fillions of person-	km	F	Percentage of to	tal			
Moyen	Millions	s de personnes-ki	ilomètres	Р	Pourcentage du total				
	1984	1986	1988	1984	1986	1988			
Total	59 538	74 363	81 117	100.0	100.0	100.0			
Auto - Automobile	40 629	50 064	56 671	68.2	67.3	69.9			
Airplane - Avion	14 292	19 047	20 015	24.0	25.6	24.8			
Bus - Autobus	2 366	2 744	2 327	4.0	3.7	2.9			
Train	1 428	1 455	1 318	2.4	2.0	1.6			
Other and not stated - Autre et moyen non précisé	823	1 054	697	1.4	1.4	0.9			

Source: Canadian Travel Survey

Source: Enquête sur les voyages des Canadiens.

For all but short trips, the airplane was the leading mode of public transportation; while for short distances, the bus was the principal public carrier. The trip lengths by train vary, this mode accounted for 11% of travellers using public carriers.

A Look at Air Fare Indexes in Canada

On January 1, 1988, a new economic regulatory reform for air transportation took place in Canada. With this reform, changes in domestic air fares utilized by travellers were expected as a result of increases in both price competition and service competition. Did the price shifts coincide with the expectations? In order to assess this, air fare indexes presented in this publication were developed.

Figure 2 shows that during the first quarter of 1988, the air fare index – all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers continued to creep upwards and reached 121.6. This represents an increase of 5.0% compared to the first quarter of 1987. The most notable source of price increases was in economy fares², which jumped sharply (+10.2%), to average 133.3. This rise was slightly offset by the discount fares as they eased by 1.7% during the first quarter of 1988 over the same period in 1987, posting their first decline after seven consecutive increases.

The impact of the economic regulatory reform on economy fares seems evident. Economy fares perked up more strongly in the southern sector (+10.2%) than in the northern sector (+8.6%), where services are still regulated. Also, during the first quarter of 1988, the discount fare levels were lower than the 1987 levels for

L'avion est le premier moyen de transport public sur de longues distances et l'autobus, sur de courtes distances. Le train dont la distance des voyages varie, a accueilli 11% des usagers des transporteurs publics.

Un examen des indices des tarifs aériens au Canada

Depuis le 1er janvier 1988, une nouvelle réforme de réglementation économique du transport aérien a été introduite au Canada. Avec cette réforme, des changements dans les tarifs aériens utilisés par les voyageurs se déplaçant au Canada étaient anticipés suite à une amélioration de la situation concurrentielle à la fois au niveau des prix et des services. Les changements de prix ont-ils coïncidé avec les attentes? Afin d'évaluer ceci, des indices des tarifs aériens furent développés.¹ Ces indices sont présentés dans cette publication.

La Figure 2 montre qu'au cours du premier trimestre de 1988, l'indice des tarifs aériens – tous les tarifs pour les services intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I a continué de se redresser et a atteint 121.6. Ceci représente une hausse de 5.0% par rapport au premier trimestre de 1987. Les tarifs économiques² expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (+10.2%), pour s'établir à 133.3. Les tarifs réduits devaient légèrement compenser cette hausse, puisqu'ils ont reculé de 1.7% au cours du premier trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987, enregistrant leur première baisse après sept augmentations consécutives.

L'impact de la réforme de réglementation économique sur les tarifs de classe économique semble évidente. Les tarifs économiques se sont redressés plus fortement dans le secteur sud (+10.2%) que dans le secteur nord (+8.6%), où les services sont encore réglementés. Également, au cours du premier trimestre de 1988, les niveaux des tarifs réduits

The methodology for these indexes is presented in Appendix.

² Includes business class fares.

¹ La méthode pour les indices est présentée en Appendice.

² Comprend la classe affaires.

all northern and southern services; in the regulated zone, they plunged by 9.7%, while they retreated by 1.5% in the deregulated zone.

As evidenced by Figure 2, between 1983 and 1988, the price of air transportation services, relative to the base year 1983, increased at a lower rate than the price of the overall public transportation sector. Over the study period, the air fares – all fares have risen by 21.0% as opposed to a 30.2% increase for public transportation. On a quarter-to-quarter basis, both all fares and economy fare indexes have shown a steady pattern of growth since 1983, while the discount fare index has experienced a sluggish trend. The mixed composition of this fare type group (includes fare types such as advance purchase excursion, charter class, group, seat sales) may explain the large fluctuations.

It is worthwhile to note that since the beginning of the easing of the economic regulation announced in the "New Canadian Air Policy" on May 10, 1984, the public transportation index has exceeded, in general, the air fare index in each quarter. In this regard, the ratio domestic all fares – index to the Consumer Price Index – public transportation has hovered between 0.84 and 0.98, with the exception of the third quarter 1984 when it stood at 1.01.

étaient inférieurs aux niveaux de 1987 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont reculé de 9.7% alors qu'ils se sont repliés de 1.5% dans la zone déréglementée.

Tel qu'il est montré à la Figure 2, entre 1983 et 1988, le prix des services du transport aérien, relativement à l'année de base 1983, a augmenté à un rythme plus lent que le prix de l'ensemble des secteurs du transport public. Au cours de la période sous étude, les tarifs aériens ont augmenté dans l'ensemble de 21.0%, comparativement à une augmentation de 30.2% pour le transport public. Sur la base d'un trimestre à l'autre, l'indice des tarifs aériens – tous les tarifs ainsi que l'indice des tarifs de classe économique ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1983, alors que l'indice des tarifs réduits a accusé une tendance hésitante. La composition mixte de ce groupe tarifaire (comprend par exemple, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif noli-prix, le tarif de groupe et le tarif de solde de places) peut expliquer les fortes variations.

Il vaut la peine de souligner que depuis que la réglementation économique a été allégée avec l'annonce le 10 mai 1984 de la "Nouvelle politique aérienne du Canada", l'indice du transport public a dépassé, en général, l'indice des tarifs aériens à chaque trimestre. A cet égard, le rapport entre l'indice des tarifs – tous les tarifs pour les services intérieurs et l'indice des prix à la consommation – transport public a oscillé entre 0.84 et 0.98, exception faite du troisième trimestre de 1984 où il s'établissait à 1.01

Figure 2
Air Fare Indexes for Domestic Scheduled Services (Not Seasonally Adjusted), 1983-1988
Indices des tarifs aériens pour les services intérieurs à horaire fixe (non désaisonnalisés), 1983-1988

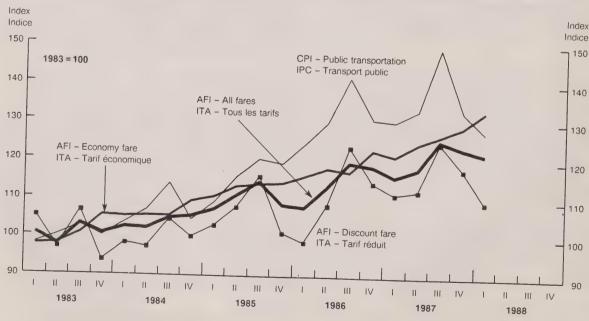
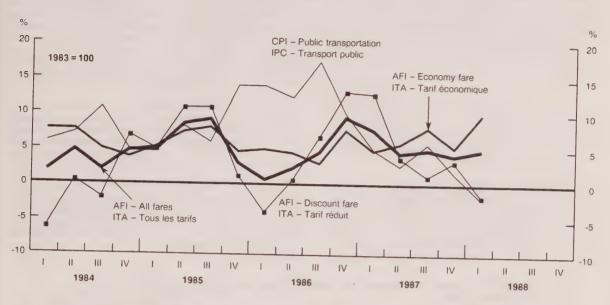


Figure 3
Percentage Change from the Same Quarter a Year Ago for the Air Fare Indexes and the Public Transportation Index

Taux de variation par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente des indices des tarifs aériens et de l'indice du transport public



Major Carrier Affiliates and the Unit Toll Market – First Quarter, 1988

Since the announcement of the "New Canadian Air Policy" by Transport Canada, in 1984, one of the most significant developments in the Canadian air transport industry has been the creation of an affiliate network of air carriers, by both Air Canada and Canadian Airlines International Limited. Each network allows the transcontinental carrier to connect its scheduled services with carriers offering scheduled regional and local (largely domestic) services. In most cases, the affiliate connectors are partially owned by the major carrier. One agreement is based solely on a marketing arrangement, with no ownership by the major carrier.

The process of entering into affiliate arrangements with connector carriers was most significant during 1987. Accordingly, by 1988 most operational agreements were in place between the two major carriers and the twelve connector airlines. For the purpose of presenting a quarterly review of the operations of the two networks, in 1988, all twelve connector airlines will be included in the data for each quarter.

The Air Canada affiliate network consists of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a division of Soundair Corporation) and Northwest Territorial Airways. The Canadian Airlines International affiliate network includes Air Atlantic, Calm Air, Lignes

Les affiliés des principaux transporteurs et le marché des services à taxe unitaire – premier trimestre, 1988

Depuis l'annonce de la nouvelle politique canadienne sur le transport aérien par Transports Canada en 1984, l'un des plus importants développements au niveau de l'industrie canadienne du transport aérien est sans contredit la création de filiales dirigées par Air Canada et par les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Chaque réseau permet aux transporteurs transcontinentaux de relier leurs services réguliers avec les transporteurs offrant des services régionaux et locaux qui sont majoritairement des services intérieurs. Dans la majeure partie des cas, le principal transporteur est partiellement propriétaire des transporteurs affiliés. Un des accords est fondé uniquement sur une entente de vente, sans que le transporteur majeur en soit le propriétaire.

Les négociations d'entente avec les transporteurs affiliés les plus importantes eurent lieu en 1987. Par conséquent, en 1988, presque toutes les ententes opérationnelles étaient en place entre ces deux principaux transporteurs et les douze transporteurs aériens affiliés. Dans le but de présenter une revue des opérations trimestrielles des deux réseaux en 1988, les douze transporteurs affiliés seront inclus dans les données présentées pour chaque trimestre.

Le réseau d'affiliés d'Air Canada est constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (une division de la société Soundair) et Northwest Territorial Airways. Le réseau d'affiliés pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée se compose de: Air Atlantic, Calm Air, les Lignes aériennes Inter-Quebec, Ontario Express, Quebecair and Time Air. Unit toll services of Quebecair and Lignes aériennes Inter-Quebec are marketed under the name of Inter-Canadian.

As can be seen in Table 2 below, Canadian Airlines International's affiliate network accounted for a slightly greater proportion of total unit toll market share than Air Canada's network, in the first quarter of 1988. However, when the two major carriers are included, the Air Canada family is clearly the larger of the two, with a market share of 52.6% of unit toll passenger-kilometres.

These two families of carriers accounted for 92.9% of unit toll passengers, and 93.4% of unit toll passenger-kilometres reported by Canadian air carriers during the first quarter of 1988. They also accounted for 95.5% of all unit toll revenues reported by Canadian air carriers during this period.

If Wardair is included with these families, the shares of unit toll passengers, passenger-kilometres and revenue accounted for by this group rise to 95.5%, 98.7% and 98.1%, respectively. It should be noted that Wardair's data are not included in the Canadian Airlines International affiliates or family data in Table 2.

Aériennes Inter-Québec, Ontario Express, Québecair et Time Air. Les services à taxe unitaire pour Québecair et les Lignes aériennes Inter-Québec sont connus sous la marque de commerce Inter-Canadien.

Comme vous pouvez le constater au Tableau 2 cidessous, le réseau d'affiliés pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée occupait une proportion légèrement plus grande du total des parts de marché pour les services à taxe unitaire que le réseau d'Air Canada au cours du premier trimestre de 1988. Cependant, quand on réunit les deux principaux transporteurs pour les services à taxe unitaire, on observe que le groupe d'Air Canada domine, occupant une part de marché de 52.6% pour les passagers-kilomètres.

Ces deux groupes de transporteurs représentaient 92.9% des passagers et 93.4% des passagers-kilomètres pour les services à taxe unitaire au cours du premier trimestre de 1988. De plus, ils obtenaient 95.5% des recettes totales générées par les services à taxe unitaire durant cette même période.

En incluant Wardair avec ces deux groupes, les parts du marché pour les passagers, les passagers-kilomètres et les recettes pour les services à taxe unitaire grimpent respectivement à 95.5%, 98.7% et 98.1%. Il est à noter que les données de Wardair ne sont pas incluses dans les données du groupe des Lignes aériennes Canadien International Ltée qui figurent au Tableau 2.

TABLE 2. Unit Toll Operations of the Affiliate Network of the Two Major Canadian Air Carriers – First Quarter, 1988

TABLEAU 2. Opérations des services à taxe unitaire du réseau d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Premier trimestre, 1988

		Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
		Affiliés d'Air Canada	Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers Market Share – Part du marché	%	425 204 6.03	540 351 7.67	3 773 420 53.54	2 772 648 39.34
Passenger-kilometres – Passager-kilomètres Market Share – Part du marché	%	189 936 876 1.83	199 258 077 1.92	5 472 297 555 52.63	4 242 853 969 40.81
Passenger revenue - Recettes-passagers	\$.	36 853 082	48 811 304	548 068 082	432 971 304
Hours Flown - Heures de vol		32 937	34 700	114 263	100 781
Passenger revenue per passenger-kilomètre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.19	0.24	0.10	0.10

SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW - REVUE DU TRIMESTRE

TABLE 1.1. Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1988

TABLEAU 1.1. Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1988

		Total			Air Canada		
	_	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
				%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services à taxe unitaire	\$	0.097	0.093	-3.4	0.106	0.097	-8.6
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$	0.413	0.427	3.4	0.410	0.417	1.7
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrétement	\$	0.731	0.738	1.0	0.811	0.774	-4.6
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	29 944	33 444	11.7	29 042	29 441	1.4
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%_	101.95	98.52		107.53	96.98	
			Canadi»n			Wardair	
	_	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	_			%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services à taxe unitaire	\$	0.090	0.095	5.1	0.044	0.050	14.7
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$	0.493	0.463	-6.2	0.125	0.268	114.2
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrétement	\$	0.773	0.808	4.6	0.332	0.419	26.1
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	32 570	38 185	17.2	41 340	44 578	7.8
Total operating revenues to total operating							
expenses - Total des recettes d'exploi- tation par rapport au total des dépenses							

TABLE 1.2. Selected Economic and Demographic Indicators, January-March 1988
TABLEAU 1.2. Indicateurs économiques et démographiques choisis, Janvier-mars 1988

•		1987	1000	Change
		1987	1988	Variation
				%
Population of Canada - Population du Canada	,000	25 500.8	25 787.1	1.1
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	11 711.0	12 171.0	3.9
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	355 008.0	374 760.0	
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	13 921.4	14 532.8	5.6
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²	•	10 021.4	14 332.0	4.4
 Domestic travel - Voyages intérieurs International travel - Voyages internationaux 	\$ \$	(3) 97.0	90.9 100.9	4.0
Average spending per tríp (including fares) ⁴ - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴ - Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	(3)	525.0	
- International travel - Voyages intérnationaux	\$	929.6	934.2	0.5
Average cost of air fares (Level I carriers) - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
Domestic travel – Voyages intérieurs International travel – Voyages internationaux	\$ \$	136.9 264.9	139.7 280.7	2.0 6.0
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1983 = 100			
- All items - Ensemble		115.9	120.6	4.1
- Transportation - Transports - Public transportation - Transport public		114.1	117.9	3.3
ravel price index – Indice des prix des		130.0	127.3	-2.1
voyages	1983 = 100	118.5	121.3	2.4
uir fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de				2.7
niveau I)	1983 = 100			
Domestic travel - Voyages intérieurs	.000	115.8	121.6	5.0
International travel - Voyages internationaux		107.8	113.3	5.1
dex of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1002 - 100			
All industries – Toutes les industries Transport industry – Industrie du	1983 = 100	116.8	122.9	5.2
transport Air transportation - Transport aérien		115.4 114.0	123.0 121.3	6.6
ir transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie		114.0	121.3	6.4
du transport	%	16.2	15.6	

(s.a.) - seasonally adjusted - (dés.) - désaisonnalisé

Source: Canadian Statistical Review and Bank of Canada. - Revue statistique du Canada et Banque du Canada.

Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. - For overseas trips, includes other modes of transportation. - Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

Includes international passenger fares. — Comprend le prix du transport des voyages internationaux.

This figure is not available for the year 1987, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period January-March 1986, the per capita trip spending totalled \$81.2 and the average spending per trip, \$476.7. — Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1987, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menee à tous les deux ans. Au cours de la période janvier-mars 1986, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$81.2 et les dépenses moyennes par voyage, \$476.7.

SECTION 2 OPERATING STATISTICS - STATISTIQUES D'EXPLOITATION

TABLE 2.1. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, January-March 1988

TABLEAU 2.1. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Janvier-mars 1988

	Levels I-III					Levels I-IV			
	Niveaux I-III				Niveaux I-IV				
		1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation		
		'000	'000	%	'000	'000	%		
All services - Tous les services									
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		98	02						
Passengers - Passagers		7 589	93	-5.1	288	275	-4.5		
Goods carried - Marchandises transportées	ko		8 670	14.3	7 705	8 899	15.5		
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	kg	133 613	136 208	1.9	135 538	147 077	8.5		
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		••	14 857 357	***		15 184 595			
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		••	1 485 736 351 800	***		1 518 460			
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres			1 837 536			370 005			
Hours flown - Heures de vol		305	345	13.4	381	1 888 464 436	 14.3		
Unit toll services - Services à taxe unitaire									
Passengers - Passagers		6 035	6 982	15.7	6 088	7 047	45.0		
Goods carried - Marchandises transportées	kg	105 425	109 413	3.8	105 508		15.8		
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		8 578 166	10 379 210	21.0		109 494 10 397 741	3.8		
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		857 817	1 037 921	21.0	859 344	1 039 774	21.0		
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilometres				21.0	009 344	1 039 774	21.0		
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		301 611	318 612	5.6	301 642	318 670	5.6		
		1 159 427	1 356 533	17.0	1 160 986	1 358 444	17.0		
Hours flown - Heures de vol		211	253	20.0	214	261	21.8		
Charter services - Services d'affrètement									
Passengers - Passagers		1 553	1 688	8.7	1 617	4.000			
Goods carried - Marchandises transportées	kg	28 188	26 795	-4.9	1 617	1 852	14.5		
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	9		4 478 147		30 029	37 583	25.2		
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilometres		••	447 815	***		4 786 854	***		
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		••	33 188	***	**	478 685	***		
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres			481 002	•••	••	51 334			
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		93	91	-1.6	125	530 020			
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères			31	-1.0	125	126	0.9		
Hours flown: total - Heures de vol: total		1 94	1 92	22.9 -1.4	42 167	48 175	16.2 4.7		

Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

TABLE 2.2. Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, January-March 1988

TABLEAU 2.2. Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, January-March 1988

		Dom	estic	Transi	border	Other inte	ernational
		Intér	rieur	Transfr	ontalier	Autre inte	ernational
		1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		5 815	15.6	1 596	10.9	1 488	20.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	95 983	-4.1	12 240	4.7	38 855	63.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	J	5 848 870	***	3 023 326		6 312 398	
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilometres		584 887	***	302 333		631 240	
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		123 737		24 244			
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-		123 /3/	***	31 841	***	214 426	
kilomètres		708 624	***	334 174	***	845 666	
Hours flown - Heures de vol		333	14.1	48	5.6	55	24.5
Unit toll services - Services à taxe unitaire							
Passengers - Passagers		5 513	14.8	839	13.1	694	27.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	70 586	-4.0	9 155	-3.8	29 753	32.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 507 414	19.2	1 187 796	-0.9	3 702 531	33.5
Passenger tonne-kilometres - Passagers,					0.0	0 702 001	33.3
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		550 741	19.2	118 780	-0.9	370 253	33.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-		107 505	-13.7	20 528	-10.8	190 637	23.7
kilomètres		658 246	12.2	139 307	-2.5	560 891	00.0
Hours flown - Heures de vol		203	21.3	28	21.2	300 691	30.0
				20	21.2	30	25.8
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		301	31.7	756	8.6	794	14.9
Goods carried - Marchandises transportées	kg	25 396	-4.1	3 085	41.6	9 102	569.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		341 457		1 835 530	"	2 609 867	509.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers,				, 000 000	***	2 009 007	•••
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		34 146	***	183 553	***	260 987	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		16 232	***	11 313	***	23 789	
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à		50 378	***	194 866	•••	284 775	
voilure fixe Hours flown: helicopters - Heures de vol:		86	-0.8	20	2.9	20	7.6
hélicoptères Hours flown: total - Heures de vol: total		43	16.6	-	-100.00	5	208.4
		130	4.4	20	-10.7	25	23.1

TABLE 2.3. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1988

TABLEAU 2.3. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1988

			Total			Air Canada	
		1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		6 121	6 896	12.7	3 295	3 564	8.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg	95 212	102 121	7.3	69 256	69 590	0.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres – Passagers,		11 370 701	13 035 833	14.6	5 363 205	5 959 614	11.1
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		1 137 070	1 303 583	14.6	536 321	595 961	11.1
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		313 024	331 167	5.8	216 766	215 447	-0.6
kilomètres		1 450 094	1 634 750	12.7	753 087	811 408	7.7
Hours flown - Heures de vol		164	179	9.2	84	86	2.6
Unit toll services - Services à taxe unitaire							
Passengers - Passagers		5 037	5 767	14.5	3 078	3 348	8.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	93 048	99 579	7.0	68 192	68 619	0.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres		8 247 404	9 873 902	19.7	4 663 815	5 282 361	13.3
disponibles Passenger load factor - Coefficient de		13 094 994	14 020 373	7.1	7 173 981	7 470 313	4.1
remplissage, passagers Passenger tonne-kilometres - Passagers,	%	62.98	70.43	***	65.01	70.71	
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		824 740	987 390	19.7	466 382	528 236	13.3
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		292 988	313 001	6.8	205 478	206 820	0.7
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres		1 117 728	1 300 391	16.3	671 860	735 056	9.4
disponibles Weight load factor - Coefficient de		1 950 769	2 115 598	8.4	1 169 699	1 209 530	3.4
chargement	%	57.30	61.47	•••	57.44	60.77	
Hours flown - Heures de vol		138	152	10.4	79	81	3.0
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		1 084	1 129	4.2	217	216	-0.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	2 164	2 542	17.5	1 064	971	-8.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres – Passagers,		3 123 297	3 161 931	1.2	699 390	677 254	-3.2
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		312 330	316 193	1.2	69 939	67 725	-3.2
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres - Total des tonnes-		20 036	18 166	-9.3	11 288	8 627	-23.6
kılomètres Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à		332 366	334 359	0.6	81 227	76 352	-6.0
voilure fixe Hours flown: helicopters - Heures de vol:		26	27	2.9	5	5	-3.1
hélicoptères Hours flown: total - Heures de vol: total		26	- 27	2.9	. 5	5	-3.1

TABLE 2.3. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1988 - Concluded

TABLEAU 2.3. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1988 - fin

			Canadi»n			Wardair			
		1987	1988	Change Variation	. 1987	1988	Change Variation		
		'000	'000	%	'000	'000	%		
All services - Tous les services									
Passengers - Passagers		2 308	2 676	15.9	518	656	26.7		
Goods carried - Marchandises transportées	kg	20 439	28 710	40.5	5 516	3 821	-30.7		
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 227 692	5 012 315	18.6	1 779 804	2 063 903	16.0		
Passenger tonne-kilometres - Passagers,									
tonnes-kilomètres		422 769	501 232	18.6	177 980	206 390	16.0		
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres									
		70 641	97 951	38.7	25 616	17 769	-30.6		
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		400 411	500 400						
Hours flown - Heures de vol		493 411	599 183	21.4	203 597	224 159	10.1		
Hours nown - Heures de voi		71	80	13.9	10	13	32.0		
Unit toll services - Services à taxe unitaire									
Passengers - Passagers		1 842	2 232	21.2	117	186	59.4		
Goods carried – Marchandises transportées	kg	20 055	28 219	40.7	4 801	2 741	-42.9		
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 161 394	4 043 596	27.9	422 195	547 945	29.8		
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		F 470 007							
Passenger load factor - Coefficient de		5 178 867	5 759 116	11.2	742 145	790 944	6.6		
remplissage, passagers	%	61.04	70.21		50.00				
Passenger tonne-kilometres - Passagers,	/0	01.04	70.21	•••	56.89	69.28			
tonnes-kilomètres		316 139	404 360	27.9	42 219	54 794	20.0		
Goods tonne-kilometres - Marchandises,		0.0.00	+0+ 000	27.5	42 213	54 / 94	29.8		
tonnes-kilomètres		69 763	96 907	38.9	17 746	9 274	-47.7		
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-									
kilomètres		385 903	501 267	29.9	59 966	64 068	6.8		
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres									
disponibles		683 434	797 843	16.7	97 635	108 225	10.8		
Weight load factor - Coefficient de chargement									
Hours flown - Heures de vol	%	56.47	62.83		61.42	59.20			
Hours nown - Heures de Voi		55	66	19.3	4	5	33.6		
Charter consisce - Consisce district									
Charter services - Services d'affrètement									
Passengers - Passagers		466	444	-4.8	401	470	17.2		
Goods carried - Marchandises transportées	kg	384	491	27.8	715	1 080	51.0		
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 066 298	968 719	-9.2	1 357 609	1 515 958	11.7		
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres									
Goods tonne-kilometres - Marchandises,		106 630	96 872	-9.2	135 761	151 596	11.7		
tonnes-kilomètres		878	1 044	18.9	7.070	0.405			
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-		0,0	1 044	10.9	7 870	8 495	7.9		
kilomètres		107 508	97 916	-8.9	143 631	160 091	11.5		
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à				0.0	140 001	100 031	11.5		
voilure fixe		15,	14	-5.9	6	8	31.0		
Hours flown: helicopters - Heures de vol:						J	31.0		
hélicoptères Hours flown: total - Heures de vol: total						-			
Trouted do voi. total		15	14	-5.9	6	8	31.0		

TABLE 2.4. Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, January-March 1988

TABLEAU 2.4. Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens, Janvier-mars 1988

			Change
	1987	1988	Variation
	No Nbre	No Nbre	%
Number of carriers - Nombre de transporteurs	60	50	-16.7
Domestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	3 476	2 840	-18.3
Prince Edward Island - Île-du- Prince-Édouard	28		-100.0
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	30	112	273.3
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	465		-100.0
Quebec - Québec	7 871	9 972	26.7
Ontario	4 755	4 207	-11.5
Manitoba	1 734	1 675	-3.4
Saskatchewan	486	995	104.7
Alberta	2 734	4 138	51.4
British Columbia - Colombie-Britannique	12 849	15 702	22.2
Yukon	695	520	-25.2
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	2 047	3 329	62.6
Total	37 170	43 490	17.0
nternational	4 524	4 939	9.2
- Total	41 694	48 429	16.2

SECTION 3 FINANCIAL DATA - DONNÉES FINANCIÈRES

TABLE 3.1. Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-III, January-March 1988

TABLEAU 3.1. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Janvier-mars 1988

	1007	1000	Change
	1987	1988	Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Unit toll services - Services à taxe			
unitaire ,	1 012 539	1 174 526	16.0
- Passengers - Passagers - Goods - Marchandises		1 027 748 146 778	
Charter services - Services d'affrètement	244 308	250 499	
- Passengers - Passagers	244 308	226 499	2.5
- Goods - Marchandises	**	24 000	
Other flying services - Autres services			
aériens	4 922	3 246	-34.0
Subsidies - Subventions d'exploitation		1 290	
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport			
aérien, nettes	46 452	53 137	14.4
Fotal operating revenues - Total des recettes d'exploitation	1 200 221	1 400 000	
o exploitation	1 308 221	1 482 699	13.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment -			
Frais d'entretien, biens et équipement au sol	17 024	15 661	-8.0
Aircraft operations - Exploitation des			0.0
aéronefs	434 136	511 040	17.7
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	450 700	100.100	
General services and administration - Services	153 786	186 467	21.3
généraux et administration	584 525	703 312	20.3
Depreciation - Dépréciation	84 806	78 564	-7.4
otal operating expenses - Total des dépenses			
d'exploitation	1 274 278	1 495 043	17.3
Operating income (loss) - Revenu (perte)			
d'exploitation	33 942	(12 344)	
ion-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes)			
de capital, nets	57 364	3 818	-93.3
nterest and discount income - Revenus			23.0
d'intérêts et d'escomptes	16 223	12 509	-22.9
nterest expenses - Intérêts versés fiscellaneous non-operating income (expenses),	64 544	58 429	-9.5
net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(11 500)	(6.440)	40.0
otal non-operating income (expenses), net -	(11 583)	(6 148)	-46.9
Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(2 541)	(48.251)	
ncome (loss) before provision for income	(£ 341)	(48 251)	
taxes - Revenu (perte) avant déductions			
de l'impôt	31 401	(60 594)	
rovision for income taxes (tax refund) -		()	
Provision pour l'impôt sur le revenu	*		
(remboursement d'impôt)	120	(21 584)	
let income (loss) - Revenu (perte) net	31 281	(39 010)	

TABLE 3.2. Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1988

TABLEAU 3.2. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1988

		Total		Air Canada			
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation	
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%	
Operating revenues - Recettes d'exploitation Unit toll services - Services à taxe							
unitaire - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	918 906 797 940	1 056 435 922 795	15.0 15.6	578 042 493 706	597 518 511 215	3.4 3.5	
Charter services - Services d'affrètement - Passengers - Passagers	120 966 140 519 135 831	133 639 149 747 145 040	10.5 6.6 6.8	84 336 32 568 30 334	86 303 30 381 28 447	2.3 -6.7 -6.2	
Goods - Marchandises Other flying services - Autres services aériens	4 688	4 707	0.4	2 234	1 934	-13.4	
Subsidies - Subventions d'exploitation Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport	2 447	1 186	-51.5 		:		
aérien, nettes Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	32 808 1 094 680	36 318 1 243 685	10.7	12 978	11 265	-13.2	
Operating expenses - Dépenses d'exploitation	1 094 000	1 243 685	13.6	623 588	639 164	2.5	
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipment au sol	13 370	12 706	-5.0	8 860	8 081	-8.8	
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	338 212	407 572	20.5	180 138	204 955	13.8	
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	111 963	140 764	25.7	68 286	80 874	18.4	
General services and administration – Services généraux et administration Depreciation – Dépréciation	536 778	636 286	18.5	277 856	324 292	16.7	
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	73 402 1 073 725	65 060	-11.4	44 795	40 844	-8.8	
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	20 955	1 262 388 (18 703)	17.6	579 935	659 046	13.6	
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (depenses) hors exploitation	20 333	(18 703)		43 654	(19 882)		
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	50 685	916	-98.2	9 120	187	-98.0	
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	15 631	13 076	-16.3	6 944	6 723	-3.2	
Interest expenses – Intérêts versés Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors	57 070	49 011	-14.1	28 770	24 924	-13.4	
exploitation, nets Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors	(10 171)	(6 603)	-35.1	(3 032)	(7 141)	135.5	
exploitation, nets Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(925)	(41 623)		(15 738)	(25 156)	59.8	
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu	20 030	(60 325)	***	27 915	(45 038)		
(remboursement d'impôt) Net income (loss) - Revenu (perte) net	(6 115) 26 145	(23 056) (37 269)	277.0	11 591	(17 349)		
(porto) liet	20 145	(37 203)		16 324	(27 689)		

TABLE 3.2. Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1988 - Concluded
TABLEAU 3.2. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1988 - fin

,		Canadi»n		Wardair			
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation	
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%	
Operating revenues - Recettes d'exploitation							
Unit toll services - Services à taxe							
unitaire	320 223	429 016	34.0	20 641	29 901	44.9	
- Passengers - Passagers	285 810	384 160	34.4	18 424	27 420	48.8	
- Goods - Marchandises	34 413	44 855	30.3	2 217	2 481	11.9	
Charter services - Services d'affrètement	61 013	55 411	-9.2	46 938	63 955	36.3	
- Passengers - Passagers	60 521	54 920	-9.3	44 976	61 673	37.1	
- Goods - Marchandises	492	491	-0.2	1 962	2 282	16.3	
Other flying services - Autres services							
aériens	2 447	1 186	-51.5		-		
Subsidies - Subventions d'exploitation		-		**	-		
Net incidental air transport related revenue –							
Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	40.000						
	18 950	24 538	29.5	880	515	-41.5	
Total operating revenues - Total des recettes							
d'exploitation	402 633	510 150	26.7	68 458	94 371	37.9	
Operating expenses - Départes d'explaitation							
Operating expenses - Dépenses d'exploitation							
Maintenance, ground property and equipment -							
Frais d'entretien, biens et équipement au sol	4 158	3 985	-4.2	353	640	81.5	
Aircraft operations - Exploitation des							
aéronefs Mainteanne flight aguirment Fasia	127 498	164 320	28.9	30 576	38 296	25.2	
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	00.007						
General services and administration - Services	33 627	47 400	41.0	10 050	12 490	24.3	
généraux et administration	212 189	000 400	0.4.0				
Depreciation - Dépréciation	20 641	263 133 14 935	24.0	46 733	48 861	4.6	
Total operating expenses - Total des dépenses	20 041	14 935	-27.6	7 966	9 281	16.5	
d'exploitation	200 440	400 == 4					
Operating income (loss) - Revenu (perte)	398 113	493 774	24.0	95 677	109 568	14.5	
d'exploitation							
a exploitation	4 520	16 377	262.3	(27 219)	(15 197)	-44.2	
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus							
(dépenses) hors exploitation							
Capital gains (losses), net - Gains (pertes)							
de capital, nets	2 930	725	75.0	00.000			
Interest and discount income - Revenus	2 330	725	-75.3	38 636	4	-100.0	
d'intérêts et d'escomptes	7 605	4 104	-46.0	1 000	0.040	407.0	
Interest expenses - Intérêts versés	25 683	13 752	-46.5	1 083 2 618	2 249 10 335	107.8	
Miscellaneous non-operating income (expenses),		10 702	40.5	2010	10 335	294.8	
net - Revenus (depenses) divers hors							
exploitation, nets	(8 038)	(384)	-95.2	899	922	2.6	
Total non-operating income (expenses), net -					022	2.0	
Total des revenus (dépenses) hors							
exploitation, nets	(23 186)	(9 307)	-59.9	38 000	(7 160)		
Income (loss) before provision for income		()		00 000	(7 100)	***	
taxes - Revenu (perte) avant déductions							
de l'impôt	(18 666)	7 070	***	10 781	(22 357)		
Provision for income taxes (tax refund) -	. '		***	.5 701	(22 337)	***	
Provision pour l'impôt sur le revenu							
(remboursement d'impôt)	(11 606)	5 458	***	(6 100)	(11 165)	83.0	
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(7 060)	1 612		16 881	•		
11 /	(, 000)	1012		10 881	(11 192)	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	

SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA - DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

TABLE 4.1. Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III, January-March 1988

TABLEAU 4.1. Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Janvier-mars 1988

		1987	1988	Change
		1967	1988	Variation
				%
verage number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
ilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No Nbre	4 349	5 037	. 450
alaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	76 980	85 492	15.8
ther flight personnel - Autre		. 0 000	00 402	(1.1
personnel navigant alaries and wages - Salaires et	No Nbre	7 579	6 745	-11.0
traitements	\$'000	60 732	48 523	-20.1
eneral management and adminis- tration - Gestion et adminis-				
tration générales	No Nbre	3 560	3 749	5.3
alaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	34 987	41 830	19.6
aintenance labour - Main-d'oeuvre				
d'entretien alaries and wages - Salaires et	No Nbre	6 980	7 911	13.3
traitements	\$'000	59 269	68 072	14.9
rcraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et				
du trafic Maries and wages - Salaires et	No Nbre	13 583	14 462	6.5
traitements	\$'000	103 326	111 906	8.3
ther personnel - Autre personnel alaries and wages - Salaires et	No Nbre	7 579	7 528	-0.7
traitements	\$'000	60 732	62 345	2.7
otal average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No Nbre	43 630	45 432	4.4
alaries and wages - Salaires et traitements				4.1
uel and Oil - Consommation de	\$'000	396 027	418 169	5.6
carburant et d'huile				
rrbine fuel - Carburant à turbine	L '000	966 972	1 062 484	9.9
	\$ '000	237 507	287 489	21.0
asoline - Essence ost - Coût	L '000 \$ '000	9 590 5 281	7 974 4 472	-16.8 -15.3
rbine oil - Huile à turbine	L '000	114	245	115.4
ost - Coût	\$ '000	655	861	31.3
ston oil - Huile moteur à piston	L '000 \$ '000	314 552	214 246	-31.8 -55.5

TABLE 4.2. Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1988

TABLEAU 4.2. Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau I,
Janvier-mars 1988

		Total	Air Canada	Canadi»n	Wardair
Average number of employees and wag	es				
paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés					
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No Nbre	2 974	4 700	4 000	
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	68 181	1 730 39 997	1 033	211
Other flight personnel - Autre	\$ 000	00 101	39 997	24 037	4 147
personnel navigant Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	5 733	2 989	2 024	720
traitements	\$'000	44 145	23 321	15 935	4 889
General management and adminis- tration – Gestion et adminis-					
tration générales Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	2 484	170	2 314	
traitements	\$'000	32 384	3 927	28 457	
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. No.				
Salaries and wages - Salaires et traitements	No Nore	6 032	3 339	2 319	374
Aircraft and traffic servicing -	\$'000	55 606	31 687	21 609	2 311
Service courant des aéronefs et du trafic					
Salaries and wages - Salaires et traitements	No Nbre	12 841	8 387	3 663	791
	\$'000	104 126	72 405	25 896	5 825
Other personnel - Autre personnel Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	7 123	5 095	2 007	21
traitements	\$'000	60 228	48 289	11 770	170
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No Nbre	37 187	21 710	13 360	2 117
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	364 670	219 625	127 703	17 341
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile					
Turbine fuel - Carburant à turbine Cost - Coût	L '000 \$ '000	920 056 242 050	459 263 120 349	352 072 95 200	108 721 26 501
Gasoline - Essence Cost - Coût	L '000 \$ '000		-	-	
Turbine oil – Huile à turbine Cost – Coût	L '000 \$ '000	87 415	21 123	48 206	19 86
Piston oil - Huile moteur à piston Cost - Coût	L '000 \$ '000				

SECTION 5 FARE BASIS DATA - DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

The initial impact of the new economic regulatory reform in the air transport industry in Canada has been the widespread use of discount fares. Indeed, during the first quarter of 1988, 61.9% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) travelled on some form of discount ticket, up from 53.5% in 1987. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of output corresponding to travel by discount passengers increases to 66.3%, up from 59.7% in 1987.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares during the first quarter of 1988. In the southern sector, 62.7% of passenger traffic (representing 67.0% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the first quarter of 1987, the corresponding figures were 54.2% for passengers and 60.3% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 44.1% of the traffic during the first quarter of 1988, up from 40.4% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 4.5 percentage points (42.3% to 46.8%) during the same period.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1988, discount carriage on long-haul services represented 68.7% of passenger volume and 69.0% of passenger-kilometres; this compares with 56.5% and 58.2% respectively, for short-haul services.

The unprecedented proportion of discount fares in Canada during the first quarter of 1988 can be attributed to four principal factors. First, the 'price war' between the Level I air carriers resulted in an increase of seat sales on scheduled domestic markets where competition was particularly intense. Second, the strong competition between the major scheduled carriers and the regional and local carriers has stimulated the increment of discount fares on the heavily-travelled intercity short-haul routes. Third, on the highly competitive long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver and Toronto-Vancouver, there was a noticeable increase in the number of different discount fares offered. Fourth, the Olympic Games in Calgary also had a significant impact on the utilization of discount fares during the first quarter of 1988.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

La nouvelle réglementation économique dans l'industrie du transport aérien au Canada a eu comme effet initial d'accroître l'utilisation des tarifs réduits. En effet, au cours du premier trimestre de 1988, 61.9% des passagers des vols intérieurs à horaire fixe des transporteurs aériens de niveau l (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs, en regard de 53.5% en 1987. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion de la production correspondant aux voyages effectués par les passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté pour passer de 59.7% en 1987 à 66.3% en 1988.

Comme l'indiquent les Tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du premier trimestre de 1988. Dans le secteur sud, 62.7% du trafic de passagers (représentant 67.0% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 54.2% et 60.3% respectivement au cours du premier trimestre de 1987. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 44.1% du trafic au cours du premier trimestre de 1988, une augmentation par rapport à 40.4% en 1987. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le seteur nord a augmenté de 4.5 points de pourcentage (de 42.3% à 46.8%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1988, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68.7% du volume de passagers et 69.0% des passagers-kilomètres; pour lés vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 56.5% et 58.2%.

La proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada au cours du premier trimestre de 1988 peut être attribuée à quatre principaux facteurs. Tout d'abord, la 'querre des prix' entre les transporteurs aériens de niveau l a entraîné une augmentation des soldes de places sur les marchés intérieurs à horaire fixe où la concurrence était particulièrement intense. En second lieu, la forte concurrence entre les principaux transporteurs à horaire fixe et les transporteurs régionaux et locaux a favorisé l'accroissement des tarifs réduits sur les routes interurbaines achalandées de courte distance. En troisième lieu, on a pu constater une forte augmentation du nombre de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance, par exemple Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver, Enfin. les Jeux Olympiques de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988.

TABLE 5.1. Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1988

TABLEAU 5.1. Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Janvier-mars 1988

Sector	Year and quarter	Fa	re type group - Groupe tari	faire			
Secteur	Année et trimestre	All fares	Economy fare	Discounted fare			
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit			
•		(1983 = 100.0)					
Jomestic - Intérieur	1987 	115.8 117.8 125.1 123.0	121.0 124.4 126.3 128.8	111.3 112.0 124.7 117.9			
Conthern on inch	1988 I	121.6	133.3	109.4			
Southern services - Services secteur sud	1987 	116.2 118.1 125.7 123.3 122.1	121.5 124.8 126.8 129.3 133.9	111.8 112.4 125.3 118.2 110.1			
Northern services – Services secteur nord	1987 	108.8 112.6 115.9 117.1 112.5	114.6 119.1 120.3 122.8 124.5	100.3 103.1 109.8 109.0 90.6			
nternational	1987 	107.8 111.1 118.4 109.9 113.3	112.0 113.9 112.0 113.0 119.5	106.2 110.0 122.1 108.7 112.1			

Figure 5.1
Air Fare Indexes for Domestic and International Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted) Indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur et international, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)

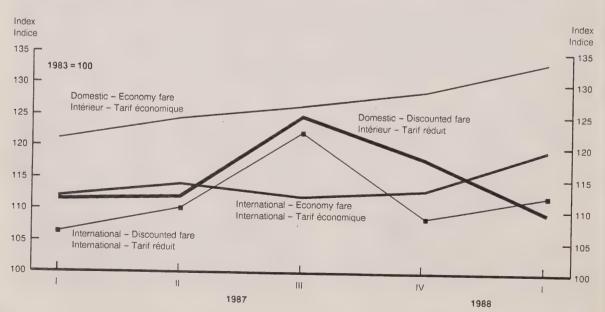


TABLE 5.2. Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1988

TABLEAU 5.2. Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Janvier-mars 1988

	Fare type group - Groupe tarifaire										
Sector Secteur	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre		
	1987	1988	1987	1988	19871	1988	1987	1988	1987	1988	
						%					
Domestic - Intérieur	0.6	0.3	***	5.3	43.3	30.3	53.5	61.9	2.6	2.2	
Southern services - Services secteur sud	0.6	0.3	***	5.5	42.6	29.1	54.2	62.7	2.6	2.3	
Short-Haul - Court- courrier	0.3	0.1*	***	2.1	51.0	39.0	46.1	56.5	2.6	2.3	
Long-Haul - Long-courrier	1.1	0.5	***	8.9	33.2	19.5	63.0	68.7	2.7	2.3	
Northern services - Services secteur nord		suk	***	0.3*	58.8	55.2	40.4	44.1	0.7*	0.4*	
International	1.4	1.1	•••	4.5	23.7	17.5	68.0	71.3	7.0	5.6	

TABLE 5.3. Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1988

TABLEAU 5.3. Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Janvier-mars 1988

	Fare type group - Groupe tanfaire									
Sector Secteur	First class Première classe			Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		ner
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988
						%				
Domestic - Intérieur	1.1	0.7	•••	8.8	36.5	21.9	59.7	66.3	2.7	2.3
Southern services - Services secteur sud	1.2	0.7	***	9.1	35.7	20.9	60.3	67.0	2.7	2.4
Short-Haul - Court- courrier	0.3	0.1*	***	2.2	49.4	37.1	47.7	58.2	2.7	2.4
Long-Haul - Long-courrier	1.4	0.8		10.7	32.2	17.1	63.6	69.0	2.8	2.4
Northern services - Services secteur nord	-	ANK		0.3*	56.7	52.5	42.3	46.8	0.9*	0.4*
International	1.4	1.3		6.4	16.3	8.8	75.6	78.4	6.7	5.2

Includes business class - Comprend la classe affaires.

Note: For * and **, refer to the section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la section 'Méthodes et restrictions'.

TABLE 5.4. Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1988

TABLEAU 5.4. Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, Janvier-mars 1988

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group - Groupe tanfaire										
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre		
											1987
							%				
Newfoundland - Terre-Neuve	200	MA.		5.3	41.5	28.2	57.3	65.3	1.1*	1.1*	
Prince Edward Island -								00.0		1.1	
ile-du-Prince-Édouard	•	-		3.5*	35.3	26.3	64.1	69.1	0.6*	1.2*	
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	0.3*	riok		8.2	36.4	25.7	61.5	04.5			
New Brunswick - Nouveau-	0.0		•••	0.2	30.4	25.7	01.5	64.5	1.7	1.4	
Brunswick	stote	-		0.3*	39.8	34.3	58.3	63.7	1.8*	1.7*	
Quebec - Québec	0.3*	0.1*		3.3	51.3	34.6	44.9	58.9	3.5	3.1	
Ontario	0.8	0.4	***	6.1	45.1	28.3	51.5	62.6	2.6	2.6	
Manitoba	0.5*	0.1*		5.5*	42.6	29.6	54.3	62.7	2.6	2.1*	
Saskatchewan	MAK	***		3.6	39.7	26.2	57.3	67.9	2.9	2.3	
Alberta	0.8	0.4*		5.7	48.4	36.4	48.5	55.8	2.4	1.6	
British Columbia ² - Colombie- Britannique ²	0.7	0.4									
Yukon & Northwest Territo-	0.7	0.4		4.7	33.5	28.1	63.5	65.0	2.3	1.8	
ries - Yukon et Territoires											
du Nord-Ouest	X	Х		X	х	х	X	×	X	x	
Total	0.6	0.3	***	5.3	43.3	30.3	53.5	61.9	2.6	2.2	

Includes business class. - Comprend la classe affaires.

Note: For " and ", refer to the section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour " et ", consulter la section 'Méthodes et restrictions'.

International Sector

During the first quarter of 1988, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (71.3%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents an increase of 3.3 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the first quarter of 1988, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, the range varies rather widely from one province to another, with 55.8% for Alberta to 69.1% for Prince Edward Island (see Table 5.4).

Secteur international

Au cours du premier trimestre de 1988, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (71.3%) des vols internationaux à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une augmentation de 3.3 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du premier trimestre de 1988, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. A cet égard, le pourcentage varie assez considérablement d'une province à l'autre, puisqu'il s'établit à 55.8% en Alberta et à 69.1% à l'Ile-du-Prince-Édouard (voir le Tableau 5.4).

Includes Yukon and Northwest Territories. - Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Quest.

TABLE 5.5. Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1988

TABLEAU 5.5. Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, Janvier-mars 1988

City of enplanement	F												
	Passengers			First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy		Discounted Réduit		Other	
Ville d'embarquement													
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	1987	1988	1987 ³	1988	1987	1988	1987	1988
	No. – Nbre % ('000)						%						
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	191	229	19.5	0.3*	state	•••	2.9	53.8	44.4	43.5	51.1	2.4	1.6
Edmonton ¹	89	95	6.0	-	Yek .	***	0.2*	76.0	69.6	22.3	29.5*	1.7	0.7
Halifax	14	13	-5.3	-	-	***	1.7*	43.7	43.9	55.4	53.4	0.9*	
Montréal ² Ottawa	296	314	5.9	0.3*	0.1	***	2.2	53.9	35.4	42.0	59.2	3.7*	3.
	153	180	17.5	0.7*	Plate Plate	***	4.2	59.1	36.7	37.4	55.8	2.8*	3.0
Regina Saskatoon	30 30	32 33	9.7	-	786		2.0*	55.1	38.7	42.0	57.0	2.9	2.3
Toronto	439	488	7.8		-	***	0.8*	49.2	39.0	48.7	58.6	2.1*	1.5
Vancouver	183	188	11.2	0.3	0.1	***	1.9	56.5	37.0	40.2	57.9	2.9	3.
Winnipeg	44	46	6.8	0.3	Mole	***	3.2 1.7	31.2 59.1	31.0 48.3	66.3	63.7	2.2	2.
Long-Haul (≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)	77	40	0.0			***	1.7	59.1	48.3	38.9	49.2	1.9*	0.7
Calgary	119	147	23.1	1.8*	1.2*	***	12.7*	34.4	17.5	61.1	66.5	2.7	2.
Edmonton ¹	150	186	24.0	1.1*	0.4*	***	6.8*	34.8	23.0	61.5	68.0	2.6*	1.9
Halifax	143	173	21.0	0.4*	HR		9.1	36.1	24.2	61.6	65.0	1.9	1.5
Montréal ²	74	88	19.1	960	1000		9.0*	40.4	25.4	56.2	63.0	3.1	2.4
Ottawa	61	73	20.3	1.0*	0.5*		11.3	45.0	27.4	52.4	59.5	1.7	1.3
Regina	30	37	21.6	NA	70K		5.7*	26.9	15.2*	69.8	76.0	3.2*	3.0
Saskatoon	26	35	37.8	Apit	for	***	5.2	25.9	14.3*	70.7	78.2	3.4	2.2
Toronto	500	579	15.8	1.3	0.8*	***	10.9	31.2	16.7	64.8	69.1	2.7	2.5
Vancouver Winnipeg	263 144	333 188	26.5 30.1	1.6 0.7*	0.7	***	8.2 7.0*	31.1 35.4	18.4 22.2	64.1 60.8	70.2 68.1	3.3	2.5

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

3 Includes business class. - Comprend la classe affaires.

Note: For * and **, refer to the section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la section 'Méthodes et restrictions'.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Prince Edward Island does not mean that P.E.I. residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Charlottetown may in fact be Halifax or Montréal.

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases. The largest increases were in Quebec (14 percentage points) and Ontario (11.1 percentage points).

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit à l'Ile-du-Prince-Édouard, mais cela ne signifie pas que les résidents de l'Ile-du-Prince-Édouard sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Charlottetown peut être en réalité Halifax ou Montréal.

L'augmentation de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur est générale au niveau des provinces, puisqu'elle est en hausse dans toutes les provinces. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (14.0 points de pourcentage) et en Ontario (11.1 points de pourcentage).

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

TABLE 5.6. Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1988

TABLEAU 5.6. Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Janvier-mars 1988

City of enplanement . Ville d'embarquement	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy ³ Économique ³		Discounted Réduit		Other	
		\$	%	\$.	%	\$	%	\$	%	\$
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier(<800 km)										
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Toronto	178.0 ** - 158.0	16.1 	167.1 95.2 94.3 151.3 130.2 153.8 169.2 139.8		108.1 89.5 94.5 133.2 116.8 141.6 138.8	11.1 11.2 3.3 12.8 10.5 5.3 4.8	66.4 52.3 51.2 84.6 73.1 63.9 61.6	-6.0 -7.2 6.4 16.2 23.2 -6.7 -10.3	90.3 67.1 73.3 68.5 105.3 84.3	50.4 -3.1 8.6 13.2
Vancouver Winnipeg	700.0 244		172.0 163.2	•••	130.5 135.1 149.2	11.3 8.0 5.7	82.8 72.0 67.7	19.2 -3.0 -6.2	77.0 89.1 85.9	
Long-Haul(≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)									30.0	0.7
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Toronto Vancouver Winnipeg	505.4 491.3 495.6 559.9 620.0	14.0 43.3 19.9 23.3 39.4	412.7 365.5 227.9 386.6 383.3 338.3 338.3 389.2 464.0 281.9		318.6 240.5 187.2 256.7 289.9 267.5 249.3 290.9 285.7 239.1	12.3 9.6 7.4 15.2 10.4 5.8 4.5 13.2 10.7	160.1 114.0 97.9 130.6 138.1 125.6 124.3 148.3 145.3	-3.1 -10.6 -0.6 -3.5 -4.6 -5.5 -9.1 -2.0 -8.5	231.3 184.8 151.3 198.0 232.2 193.6 176.5 218.1 245.2	1.6 11.8 14.4 3.6 -0.6 -1.3 -3.7 0.9

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

3 Percentage change calculated on business class and economy fares combined. - Variation en pourcentage calculée selon les tarifs de la classe affaires et économique combinés.
Note: For * and **, refer to the section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la section 'Méthodes et

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a consistent trend throughout all the selected cities seems to be a greater proportion of passengers travelling on discount fares in the first quarter 1988 than in the same quarter in 1987. Indeed, for the passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares during

Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1988.

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le Tableau 5.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies¹, à savoir qu'une plus grande proportion de passagers ont voyagé à prix réduit au cours du premier trimestre de 1988 qu'au cours de la même période en 1987. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courtes distances (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

¹ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportes à bord de vols interieurs à horaire fixe au cours du premier trimestre de 1988.

the first quarter of 1988 rose in eight of the top ten Canadian cities. The gains ranged from 7.2 percentage points in Edmonton to 18.4 percentage points in Ottawa. The proportion edged down from 55.4% to 53.4% in Halifax and from 66.3% to 63.7% in Vancouver during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement posted slight gains; these ranged from 3.4 percentage points in Halifax to 7.5 in Saskatoon.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (78.2%) ranked first, followed by Regina (76.0%) and Vancouver (70.2%). For business class fares, the leading cities were Calgary (12.7%), Ottawa (11.3%) and Toronto (10.9%).

Average Fares

The fare basis data indicate that during the first quarter of 1988, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$140, up 2.0% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$281, an increase of 6.0% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$164; the lowest in Montréal, where it averaged \$122. The average domestic fare also exceeded the national level in Calgary (\$142). The Toronto (\$157) and Winnipeg (\$148). It rose in six of the ten cities, with gains ranging from 1.0% in Vancouver to 5.3% in Montréal. Regina (-6.0%) and Saskatoon (-5.8%) posted the largest declines in the first three months of 1988.

During the first quarter of 1988, the business and economy fares combined increased in all major cities, while deeper discounts were offered to travellers (see Table 5.6). A comparison of first quarter 1988 average discount fares with those from the corresponding quarter in 1987, indicates that the discount fares fell in all cities, with the exception of Halifax, Montréal, Ottawa and Toronto where they perked up sharply for short-haul trips.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$149 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$319 for long-haul trips.

premier trimestre de 1988 a augmenté dans huit des dix principales villes canadiennes. Les progressions variaient entre 7.2 points à Edmonton et 18.4 points à Ottawa. Au cours de cette période, le pourcentage a diminué de 55.4% à 53.4% à Halifax et de 66.3% à 63.7% à Vancouver. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement ont enregistré une faible hausse, comprise entre 3.4 points à Halifax et 7.5 points à Saskatoon.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (78.2%), Regina (76.0%) et Vancouver (70.2%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (12.7%), Ottawa (11.3%) et Toronto (10.9%).

Tarifs movens

Les données sur la base tarifaire indiquent qu'au cours du premier trimestre de 1988, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$140, en hausse de 2.0% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$281, en hausse de 6.0% par rapport à l'année précédente (voir Tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$164 à Vancouver et \$122 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Calgary (\$142), Toronto (\$157) et Winnipeg (\$148). Il a augmenté dans six des villes, les gains oscillant entre 1.0% à Vancouver et 5.3% à Montréal. Regina (-6.0%) et Saskatoon (-5.8%) ont enregistré les baisses les plus fortes au cours des trois premiers mois de 1988.

Au cours du premier trimestre de 1988, les tarifs combinés de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes, pendant qu'on réduisait davantage les tarifs offerts aux voyageurs (voir le Tableau 5.6). Si l'on compare la moyenne des tarifs réduits du premier trimestre de 1988 à ceux du trimestre correspondant de 1987, on constate une baisse des tarifs réduits dans toutes les villes, à l'exception de Halifax, Montréal, Ottawa et Toronto où ils ont augmenté pour les services court-courriers.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires à horaire fixe (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré des tarifs de \$149 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$319 pour les voyages long-courriers.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication Air Carrier Operations in Canada extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial unit toll or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response,

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration l à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial à taxe unitaire ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections

estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada, the revision is reflected in the annual publication, Canadian Civil Aviation. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show differences from the total of the four quarterly income statements in Air Carrier Operations in Canada.

ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la trimestrielle publication (Opérations transporteurs aériens au Canada), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (Aviation civile canadienne). Les révisions majeures font l'obiet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication Aviation civile canadienne peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada.

- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
- (v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code

- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettespassagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs on eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du doublecomptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services à horaire fixe offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services à horaire fixe; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on

and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "•" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"••".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "-" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "--".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) With the introduction of the National Transportation Act, 1987, the reporting levels for Canadian air carriers were redefined for 1988. These new level definitions are described in the glossary of this publication. The 1987 data that appear in sections 1, 2, 3, and 4 of this publication have been retabulated using these new level definitions.
- b) The survey universe for the first quarter of 1988 consisted of 275 air carriers. This is a substantial decrease from the 671 air carriers which were required to report quarterly data in 1987. The major factor which accounted for this decrease was that carriers reporting less than \$250,000 in annual gross revenues, for unit toll and charter operations, in each of the last two calendar years, were classified in Level V in 1988. These carriers did not report quarterly data in 1988.
- c) Even though there are substantially fewer carriers reporting quarterly data in 1988, the carriers that did report provided a good coverage of the operations of Canadian air carriers. This can be observed by reviewing the percentage of 1987 data which was reported by the carriers in the 1988 universe. For example, although these carriers represented only 41.0% of the number of carriers which reported in the first quarter of 1987, they accounted for 99.9% of unit toll passengers, over 99.9% of unit toll passenger-kilometres, 98.6% of unit toll hours flown and 89.8% of charter hours flown
- d) Revisions were made to the 1987 data base, upon receipt of late filings from air carriers. Accordingly, values for some 1987 data tabulated in this publication may exceed the values published in the original 1987 publication.
- The total number of carriers by level which reported operations for the first quarter of 1988 are shown in the following table with comparative first quarter 1987 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Suite à l'introduction de la Loi nationale de 1987 sur les transports, les niveaux de déclaration pour les transporteurs aériens canadiens ont été modifiés pour 1988. Les nouvelles définitions des niveaux de déclaration sont présentées dans le glossaire de la présente publication. Les données de 1987 qui figurent aux sections 1, 2, 3 et 4 ont été totalisées selon ces nouvelles définitions.
- b) L'univers des enquêtes pour le premier trimestre de 1988 englobait 275 transporteurs aériens, ce qui constitue une baisse non-négligeable considérant le fait que 671 transporteurs avaient déclaré des données trimestrielles en 1987. Le principal facteur expliquant cette diminution est attribuable aux transporteurs qui ont déclaré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 pour les services à taxe unitaire et d'affrètement au cours des deux dernières années civiles. Ces derniers ont été classifiés comme niveau V et n'avaient pas à fournir de données trimestrielles pour l'année 1988.
- c) Bien que le nombre de transporteurs déclarant des données sur une base trimestrielle fut moindre en 1988, ceux-ci ont fourni néanmoins une couverture assez complète des activités des transporteurs aériens canadiens. En examinant certains pourcentages fondés sur les données de 1987 selon l'univers des transporteurs qui ont fourni des données en 1988, on observe que ces transporteurs représentaient seulement 41.0% du nombre total de transporteurs ayant participé aux enquêtes au cours du premier trimestre de 1987. Néanmoins, ces transporteurs ont transporté 99.9% des passagers et réalisé plus de 99.9% des passagers-kilomètres sur leurs liaisons à taxe unitaire. De plus, ils ont effectué 98.6% des heures de vols des services à taxe unitaire et 89.8% des heures de vol des services d'affrètement.
- d) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1987 pour tenir compte des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1987 paraissant dans cette publication peuvent excéder les totalisations publiées dans l'édition originale de 1987.
- e) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le premier trimestre de 1988 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le premier trimestre de 1987 sont également présentées.

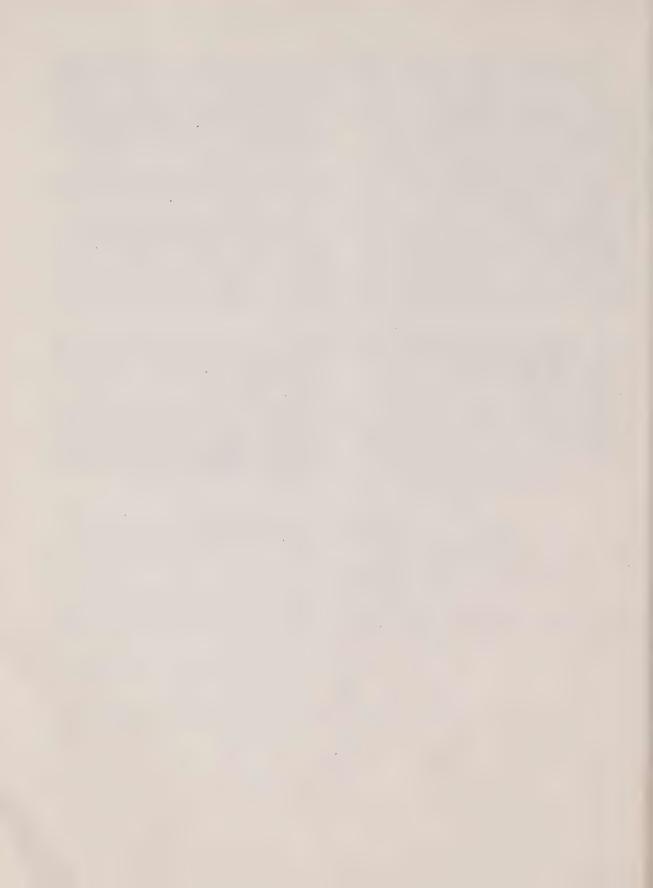
	1987	1988	% Change	
			Variation en %	
Level I Level II Level III Level IV	4 19 71 169	3 16 67 147	-25.0 -15.8 -5.6 -13.0	Niveau I Niveau II Niveau III Niveau IV
Total	263	233	-11.4	Total

As can be seen in this table, a substantial number of carriers have ceased operations or merged with other carriers since the first quarter of 1987. Although there has been a large number of new carriers initiated since the first quarter of 1987, these carriers were almost all classified as Level V, and were not included in the publication or the above table.

- f) The number of carriers which reported nil operations, for the first quarter of 1988, are as follows: Level III - 7, Level IV - 35.
- g) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- h) Data for Canadian Airlines International Limited, for 1987, includes data for both CP Air and Pacific Western Airlines, which were shown separately in the first quarter 1987 publication of catalogue 51-002.
- Passenger revenue and goods revenue for Level I air carriers, for 1987, are shown separately under the unit toll and charter revenue headings. These breakdowns were estimated and the published data are based on revenue data reported by the carriers.

Comme on peut le constater, un nombre considérable de transporteurs ont cessé leurs activités ou ont été fusionnés avec d'autres transporteurs depuis le premier trimestre 1987. Quoiqu'un grand nombre de transporteurs aient amorcé leurs activités depuis le premier trimestre de 1987, ces derniers ont presque tous été classés au niveau V et il ne sont pas compris dans cette publication ou dans ce tableau.

- Pour le premier trimestre de 1988, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III-7, niveau IV-35.
- g) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce doublecomptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- h) Les données des Lignes aériennes Canadien International Ltée. englobent les données des compagnies CP Air et Pacific Western Airlines. Celles-ci étaient présentées séparement dans la publication du premier trimestre 1987 (no 51-002 au catalogue).
- i) Les recettes-passagers et les recettes-marchandises pour les transporteurs aériens de niveau I, pour l'année 1987, sont présentées séparément sous les titres recettes d'exploitation-services à taxe unitaire et recettes d'exploitation-services d'affrètement. Les données ventilées furent estimées et les données publiées sont fondées sur les recettes déclarées par les transporteurs.



Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the inflight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5.000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For unit toll transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Unit toll services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

 Business class. A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).

Discount. A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.

 Economy. A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.

 First class. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.

 Other. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport à taxe unitaire, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués şur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services à taxe unitaire. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

 Classe affaires. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base.
 Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).

 Classe économique. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.

 Première classe. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.

Réduit. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe. Autres. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services à horaire fixe. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.



Appendix

Domestic and International Air Fare Indexes: Data and Methodology

Introduction

In order to assess the impact of a liberalized regulatory environment on air fare movements, the Aviation Statistics Centre¹ has developed a series of air fare indexes. These indexes were designed to provide indications of the overall trend of fares available throughout the country over time for domestic scheduled air services. In addition, air fare indexes for both the deregulated (i.e. the South) and the regulated (i.e. the North) sectors were calculated. Also, to monitor the magnitude of price shifts in the international sector relative to the domestic sector, international air fare indexes were developed.

Source Information

Data used to calculate the air fare indexes were derived from the Fare Basis Survey. This survey provides, on a quarterly basis, data on revenue and passenger-kilometres for individual air services (i.e. specific company, specific city-pair, specific services associated with the flight, specific fares). For the purpose of index computation, relative fares (average revenue) were computed for selected city-pairs and fare types (i.e. first class, economy (including business class) and discount). The average revenue per passenger-kilometre constitutes the price variable and the number of passenger-kilometres constitutes the quantity variable.

Within each of the designated fare types for a citypair there may be many different types of fare basis codes or types of ticket, selling at their own prices and corresponding to a higher or lower quality of service. A change in the distribution of fares by ticket type could cause a rise or fall in a city-pair index even if the prices for all fare codes remained the same from one quarter to the next. In this sense, the indexes do not provide an index of pure fare change, as would a specification price index based on pricing of certain specified fare codes. On the other hand, the use of unit value fares has the advantage of reflecting changes in the price of travel on a route due to the introduction of a new ticket type at a higher or lower rate, or to the elimination of an old one. Such changes would typically be ignored in a specification price index.

Appendice

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international: données et méthodes

Introduction

Afin d'examiner l'incidence de la libéralisation sur les mouvements des tarifs aériens, le Centre des statistiques de l'aviation a élaboré une série d'indices des tarifs aériens. Ces indices doivent permettre de suivre les tendances tarifaires à travers le pays, dans le temps, des services aériens intérieurs à horaire fixe. De plus, des indices de tarifs aériens ont été établis tant pour la zone libéralisée (c.-à-d. le sud) que pour la zone réglementée (c.-à-d. le nord). En outre, des indices de tarifs aériens internationaux ont été élaborés pour surveiller l'importance de la variation des prix dans le secteur international relativement au secteur intérieur.

Renseignements de base

Les données qui ont servi à établir les indices des tarifs aériens proviennent de l'enquête sur la base tarifaire qui fournit, sur une base trimestrielle, des données sur les recettes et les passagers-kilomètres pour des services aériens individuels (c.-à-d. compagnie spécifique, paire de villes précise, services précis associés au vol, tarifs précis). Aux fins de l'établissement des indices, on a calculé les tarifs relatifs (recettes moyennes) pour certaines paires de villes et selon les types de tarifs (c.-à-d. première classe, classe économique (y compris la classe affaires) et tarif réduit). Les recettes moyennes par passager-kilomètre correspondent à la variable prix, et le nombre de passagers-kilomètres, à la variable quantité.

Parmi chaque catégorie de tarifs désignée pour une paire de villes, il peut exister différents codes de la base tarifaire ou genres de billets, qui possèdent leur prix propre et qui correspondent à une qualité de service supérieure ou inférieure. Un changement dans la répartition des tarifs selon le genre de billet pourrait entraîner une augmentation ou un repli dans l'indice de prix au niveau d'une paire de villes même si les prix associés à tous les codes tarifaires demeuraient inchangés d'un trimestre à l'autre. Dans ce sens, les indices ne reflètent pas un indice de variations pures des tarifs comme le ferait un indice de prix de spécification fondé sur le prix de certains codes tarifaires précis. Par ailleurs, l'utilisation de tarifs à valeur unitaire a l'avantage de refléter les variations dans le prix du voyage sur un marché grâce à l'introduction d'un nouveau genre de billet à un taux plus élevé ou plus bas, ou à l'élimination d'un ancien genre de billet. De tels changements seraient typiquement ignorés dans un indice de prix de spécification.

These indexes were developed with the assistance of the Central Research Section of Prices Division.

¹ Ces indices ont été élaborés avec l'aide de la Section centrale de recherche de la Division des prix.

Sample Design

In 1983, there were 657 city-pairs in the Fare Basis Survey, out of which a sample of 223 city-pairs was drawn. Only the most important city-pairs in terms of 1983 total revenue were selected in each geographical sector. The number of sampled city-pairs by sector is as follows: 94 for the southern sector, 54 for the northern sector and 75 for the international sector, of which 29 are in the transborder (Canada-United States) market.

For each sector and depending on the fare type, the sampled city-pairs were classified into single and multiple city-pair strata on the basis of their relative importance. The following criteria were considered in the assignment of a city-pair to a specific type of stratum:

Plan de l'échantillonnage

En 1983, il existait 657 paires de villes dans le cadre de l'enquête sur la base tarifaire; 223 ont été retenues, soit les plus importantes en termes des recettes totales de 1983. Le nombre de paires de villes observées par secteur géographique est le suivant: 94 pour les services du sud, 54 pour les services du nord et 75 pour les services internationaux, dont 29 sont des services transfrontaliers (Canada-États-Unis).

Pour chaque secteur géographique et selon le type de tarifs, les paires de villes échantillonnées ont été classées en strates simples et multiples, selon leur importance relative. Les critères suivants furent pris en considération pour l'attribution d'une paire de villes à une strate particulière:

Assignment of City-Pairs by Type of Stratum on the Basis of Cumulative Percentage of Revenue, 1983 Classement des paires de villes selon le type de strate, en fonction du pourcentage cumulatif de recettes, 1983

			Fare type - Ty	/pe de tarif	
Geographical sector	Type of stratum for each city-pair	First class Première clas		Economy and discount Classe économique et tarifs réduits	
Contain			sse		
Secteur Type de strate géographique pour chaque paire de villes	pour chaque	Cumulative % of total revenue	Number of city-pairs	a6 h-4-1	Number of city-pairs
			Nombre de es de villes	% cumulatif des Nom- recettes totales paires de	bre de
Northern - Nord	Single - Simple Multiple	1	-	50% or less – ou moins >50 and/et ≼90%	11
Southern - Sud	Single - Simple Multiple	50% or less - ou moins >50% and/et ≤95%	9 85	85% or less – ou moins >85% and/et ≤95%	43 49 45
Other international – Autre international	Single - Simple Multiple	50% or less - ou moins >50% and/et < 95%	9 37	85% or less - ou moins >85% and/et ≤95%	29
ransborder – Transfrontalier	Single - Simple Multiple	50% or less - ou moins >50% and/et ≤95%	7 22	85% or less – ou moins >85% and/et €95%	18

The city-pairs assigned to the 'multiple' stratum type were further stratified by group (for example, for the northern and southern sectors, the selected city-pairs were classified into strata according to the size of the origin and destination hubs).

Basic Methodology

The different series of air fare indexes were calculated on a quarterly basis, from the first quarter of 1983 to the first quarter of 1988, using the chain Laspeyres index method, linked at the annual level, with annual weights. The year 1983 was chosen as the base period. For the years 1983 and 1984, each given quarter was based on the 1983 basket, while for each subsequent year, each given quarter was based on the previous year basket.

The first step in the derivation of the air fare indexes was to calculate unit prices and index numbers at the city-pair level (i.e. for each sampled city-pair), for

Les paires de villes attribuées au type de strate 'multiple' ont été davantage réparties par groupe (par exemple, pour les secteurs nord et sud, les paires de villes choisies ont été classées en strates selon la taille des villes-pivots (catégorisées selon l'importance du trafic origine-destination)).

Méthodes de base

Les différentes séries d'indices de tarifs aériens ont été établies sur une base trimestrielle, du premier trimestre de 1983 au premier trimestre de 1988, à l'aide de la méthode de Laspeyres pour l'indice-chaîne, raccordé au niveau annuel, et utilisant des poids annuels. L'année 1983 a été choisie comme période de référence. Pour les années 1983 et 1984, chaque indice de trimestre donné était fondé sur le panier de 1983, et pour chaque année subséquente, sur le panier de l'année précédente.

La première étape de la construction des indices des tarifs aériens est de calculer les prix unitaires et les indices au niveau des paires de villes échantillonnées, pour chaque type each fare type. Sometimes there are missing data for some city-pairs in multiple city-pair strata, that is, there is no traffic on a route in a given fare category in a certain quarter or quarters. Where there are missing data, index numbers were calculated by group imputation, extrapolating the movement of the average fare based on the quarterly movement of fares for those city-pairs for which unit values can be calculated in both quarters.

Once the index was constructed by city-pair for each fare type, as mentioned above, multiple and single city-pair stratum indexes were computed as annually-linked chain Laspeyres indexes, with 1983 as a base period.

The formula for a stratum index in the q^{th} quarter of year y is:

$$P_{y,q/83}^{s} = P_{y,1/83}^{s} \times (\sum p_{y,q} k_{y,1} / \sum p_{y,1} k_{y,1})$$
 (1)

where p = unit price for a city-pair (i.e. average revenue per passenger-kilometre)

k = number of passenger-kilometres flown

The summation is done over city-pairs.

The same formula can be expressed in weighted average form as:

$$P_{y,q/83}^{s} = P_{y-1/83}^{s} \times (\Sigma P_{y,q/y-1} (R_{y-1} / \Sigma R_{y-1})) (2)$$

where $P_{y,q/y-1} = p_{y,q} / p_{y-1}$ is the index number for the city-pair with base period y-1

 R_{y-1} = revenue for the city-pair in year y-1.

The next step consisted in calculating geographical aggregate indexes for the southern, northern, transborder and other international sectors for the fare types first class, economy and discount. To compute the aggregate chain Laspeyres index at the geographical sector level, the formula (2) was used, except that the summation was done over all the strata of the sector. The formula was then re-expressed in order to derive the indexes for the same fare types at the domestic (i.e. northern and southern sectors combined) and international (i.e. other international and transborder sectors combined) levels. The weights used to aggregate the indexes also had to reflect the importance of the city-pairs not used in the actual computations.

Finally, the same line of reasoning applied for the computation of an aggregate all fare types index for each sector (i.e. the northern, the southern, the domestic, etc.), except that the weights also had to reflect the importance of the fare types for which indexes were not calculated (i.e. industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes).

de tarif. Pour certaines paires de villes faisant partie d'une strate multiple, les donnés peuvent être parfois manquantes. Cette situation survient lorsqu'il n'y a aucun trafic sur une route pour une catégorie de tarif donné, pour un ou plusieurs trimestres. Lorsqu'il y a des données manquantes, les indices sont calculés par groupe d'imputation, en extrapolant le mouvement du tarif moyen fondé sur le mouvement trimestriel des tarifs des paires de villes pour lesquelles les valeurs unitaires peuvent être calculées pour les deux trimestres.

Comme nous l'avons déjà mentionné, une fois l'indice construit par paire de villes et par type de tarif, des indices pour les strates simples et multiples de paires de villes ont été établis en tant qu'indices-chaînes annuels de Laspeyres, avec 1983 comme période de base.

L'équation pour calculer un indice de strate dans le qième trimestre de l'année y est:

$$P_{y,q/83}^{s} = P_{y-1/83}^{s} \times (\Sigma p_{y,q} k_{y-1} / \Sigma p_{y-1} k_{y-1})$$
 (1)

où p = prix unitaire pour une paire de villes (c.-à-d. recette moyenne par passager-kilomètre)

k = nombre de passagers-kilomètres parcourus

La sommation est faite sur l'ensemble des paires de villes.

La même équation peut être exprimée dans une forme de moyenne pondérée telle que:

$$P_{y,q/83}^{s} = P_{y-1/83}^{s} \times (\Sigma P_{y,q/y-1} (R_{y-1} / \Sigma R_{y-1})) (2)$$

où $P_{y,q/y-1} = p_{y,q} / p_{y-1}$ est l'indice pour la paire de villes avec période de référence y-1

R_{y-1} = recette pour la paire de villes de l'année y-1.

La prochaine étape consistait à calculer les indices agrégés géographiques pour les secteurs sud, nord, transfrontalier et autre international, pour les types de tarifs de première classe, de classe économique et de réduction. Pour construire l'indice-chaîne agrégé de Laspeyres au niveau du secteur géographique, on s'est servi de la deuxième équation, sauf que la sommation est établie pour toutes les strates du secteur. L'équation a été ensuite reformulée pour construire les indices pour les mêmes types de tarifs au niveau des secteurs intérieur (c.-à-d. secteurs nord et sud combinés) et international (c.-à-d. autre secteur international et secteur transfrontalier combinés). Les poids utilisés pour regrouper les indices devaient également tenir compte de l'importance des paires de villes qui n'ont pas servi aux calculs.

Enfin, le même raisonnement s'appliquait à la construction d'un indice agrégé de tous les types de tarifs pour chaque secteur (c.-à-d. le nord, le sud, intérieur, etc.), sauf que les poids devaient également tenir compte de l'importance des autres types de tarifs non pris en compte (c.-à-d. les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus).

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalog	ue	Canada	Foreign	C	atalogue
			Autre		
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	71.00	85.00	Transports terrestre et maritime – *Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.	50-002
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	92.00	110.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T. Bil.	51-002
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	89.00	107.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.	51-004
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	116.00	139.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.	51-005
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	36.00	43.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	51-204
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	40.00	48.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic	51-205
51-206 51-207	Canadian Civil Aviation, A.,Bil. Air Charter Statistics, A., Bil.	34.00 34.00	41.00 41.00	Canada/États-Unis, A., Bil. Aviation civile canadienne, A., Bil. Statistique des affrètements aériens,	51-206 51-207
51-501E	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	A.,Bil. L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.,publiée en 1986.	51-501F
52-001 52-003	Railway Carloadings, M., Bil. Railway Operating Statistics, M., Bil.	79.00 100.00	95.00 120.00	Chargements ferroviaires, M., Bil. Statistique de l'exploitation ferroviaire,	52-001 52-003
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	41.00	49.00	M., Bil. Le transport ferroviaire au Canada	52-216
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	68.00	82.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain,	53-003
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	M., Bil. Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain,	53-215
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	16.00	19.00	A., Bil. Véhicules automobiles: Ventes de	53-218
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A.,Bil.	16.00	19.00	carburants, A., Bil. Véhicules automobiles: Immatriculations,	53-219
53-222 54-205	Trucking in Canada, A., Bil. Shipping in Canada, A., Bil.	41.00 34.00	49.00 41.00	A., Bil. Le camionnage au Canada, A., Bil. Le transport maritime au Canada, A., Bil.	53-222 54-205

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly Bil. – Bilingual

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir un publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélinographe 1-613-951-1584.

ORDER FORM	Client Reference Number	
Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (Please print) Company Department Attention Address City Province Postal Code Tel. Catalogue No.	METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (please enclose) Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date Bill me later Signature Title Quantity	\$
	300-267-6677 2	PF 03551 06/89 VISA and MasterCard Accounts Français au verso
Postez à : Vente des publications Statistique Canada Ottawa (Ontario) K1A 0T6 (Lettres moulées s.v.p.) Dompagnie Service À l'attention de Adresse Ville Province	Numéro de référence du client MODE DE PAIEMENT Numéro de la commande (inclure s.v.p.) Paiement inclus Portez à mon compte : MasterCard VISA N° de compte Date d'expiration Facturez-moi plus tard	\$
Code postal Tél.	Signature	
	Titre Quantité	Prix Total
Le chèque ou mandat-poste doit être établi à l'ordre du Receveur général du Can.	nada - Publications, en dollars canadiens ou l'équivalent.	PF 03551 06/89 Comptes VISA

plus rapide, composez

깔 1-800-267-6677 깔

et MasterCard

BON DE COMMAND	E	Numéro de référence du	alia-A		
Postez à :			client		
Vente des publications		MODE DE PAIEMENT			
Statistique Canada Ottawa (Ontario) K1A 0T6		Numéro de la commando	e (inclure s.v.p.)		
		Paiement inclus			
(Lettres moulées s.v.p.)		Portez à mon compte :			
Compagnie		MasterCard	□ VISA		
Service		N° de compte			
À l'attention de					
Adresse		Date d'expiration			
Ville	Province	☐ Facturez-moi plus tard			
Code postal	- Tél.	Signature			
N° au catalogue	Titre		Quantité	Prix	Tota
			- -		_
			_ -		-
					_
			- -		
			- -		
			-		-
					-
	re établi à l'ordre du Receveur général du Canada - Publicatio	ons, en dollars canadiens ou l'équivalent.			PF 13551
Pour un service plus rapide, composez	☎ 1-800-2	267-6677 🏖			Comptes VIS
					et MasterCa
					nglish on Rever
ODDED TODAY					
ORDER FORM		Client Reference Number			
Mail to: Publication Sales		METHOD OF PAYMENT			
Statistics Canada					
Ottawa, Ontario, K1A 0T6		Purchase Order Number (ple	ase enclose)		
(Please print)		Payment enclosed		\$	
Company		☐ Charge to my:			
Department			□ VISA		
Attention		Account Number	1 1 1 1 1		
Address		Expiry Date			
City		Bill me later			
Postal Code	Province	_			
Catalogue No.	Tel.	Signature			
The same of the sa	Title		Quantity	Price	Total
					1010
heque or money order should be made	e payable to the Receiver General for Canada/Publications, in	Canadian funds or equivalent.		PF 035	
or faster service		7-6677 🏖		06/	
	= 1-000-28	1.00// 2		TION BIID	Accounts

THE NEWS BEHIND THE NUMBERS

The 1986 Census Data Base collected the numbers on Canadians — but what do they mean to you? The FOCUS ON CANADA Series analyses the issues that emerged from the Census results, in layman's language.

FOCUS ON CANADA looks at the issues affecting Canada's seniors and its youth, its ethnic and aboriginal communities; its regions in the far north and the industrial south.

And there's much more to keep you informed — and enlightened. Each publication is bilingual, and costs \$10. Order the full set of 16 for a comprehensive reference tool for home, school or office.

CE QUI SE CACHE DERRIERE LES CHIFFRES

La base de données du recensement de 1986 renferme des chiffres sur les Canadiens. Mais que signifient-ils? La série *LE CANADA À L'ÉTUDE* analyse les questions qui proviennent des résultats du recensement, et ce, dans un langage de tous les jours.

LE CANADA À L'ÉTUDE examine les questions qui touchent les personnes âgées et les jeunes, les groupes ethniques et les autochtones, les régions éloignées du Grand Nord et la région industrialisée du sud du Canada.

De plus, cette série vous informe et vous éclaire grâce à d'innombrables autres renseignements. Chaque publication est bilingue et se vend 10\$. Commandez l'ensemble des 16 publications de façon à obtenir un outil de référence par excellence pour la maison, l'école ou le bureau.



To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. For faster service, using Visa or MasterCard, call toll-free.

Please make cheques or money orders payable to the Receiver General for Canada/Publications.

Contact a Regional Reference Centre near you for further information.

Call Toll-Free 1-800-267-6677 Téléphonez sans frais Vous pouvez commander en écrivant à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. Si vous désirez obtenir un service plus rapide, téléphonez au numéro sans frais et portez votre commande à votre compte Visa ou MasterCard.

Veuillez faire vos chèques ou mandats-poste à l'ordre du Receveur général du Canada-Publications.

Pour obtenir plus de renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec le centre de consultation régional le plus près de chez vous.

Introducing

Perspectives on Labour and Income

Canada's essential employment and income information now in one quarterly journal.

If you're responsible for developing employment strategies, negotiating labour contracts, forecasting economic trends, or administering social programs, you'll find *Perspectives on Labour and Income* indispensable.

It will keep you up-to-date on the latest Canadian trends in employment... unemployment insurance, pensions, and industry changes... and income... earning gaps between men and women, family income and spending habits, and more. Every issue of this quarterly journal contains:

- Feature Articles... in-depth information on vital topics
- Forum... an arena for discussion among researchers and readers
- Sources... a compendium of new information sources, news and updates on current research
- Key Labour and Income Facts... over 60 indicators let you monitor the trends on a national and provincial level.

Don't miss a single issue. Order your subscription today!

Perspectives on Labour and Income (Catalogue No. 75-001E) is \$50 annually (4 issues) in Canada, and \$60 annually outside Canada.

To order, write: Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario K1A 0T6, or contact your nearest Statistics Canada Reference Centre, listed in this publication.



Nouveau!

L'emploi et le revenu en perspective

Toute l'information essentielle sur l'emploi et le revenu au Canada dans une nouvelle revue trimestrielle.

Si vous avez la responsabilité d'élaborer des stratégies d'emploi, de négocier des contrats de travail, de prévoir les nouvelles tendances du marché ou d'administrer des programmes sociaux, vous ne pouvez pas vous passer de *L'emploi et le revenu en perspective*.

Cette revue vous renseigne sur tout ce qui se passe dans le domaine de l'emploi... les employés à temps partiel, les pensions, les changements de l'industrie... et des revenus... les disparités salariales entre hommes et femmes, le revenu familial et les habitudes de consommation et plus encore. Chaque numéro de cette revue trimestrielle comprend:

- Des articles de fond... des analyses détaillées sur des sujets de l'heure
- Un forum... une tribune pour échanger vos idées et connaître l'opinion des autres chercheurs et lecteurs
- Des sources... un condensé de nouvelles sources d'information, de renseignements et une mise à jour sur les recherches en cours
- Des indicateurs clés de l'emploi et du revenu... plus de 60 indicateurs vous permettant d'analyser les tendances du marché provincial et national.

Ne ratez pas un seul numéro. Abonnez-vous dès aujourd'hui!

Un abonnement à *L'emploi et le revenu en perspective* (n° 75-001F au catalogue) coûte 50 \$ pour quatre numéros par an au pays et 60 \$ annuellement à l'étranger.

Pour commander, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près de chez vous (voir la liste dans cette publication).

For faster service, call toll free and use your VISA or MasterCard.

Pour obtenir votre revue plus rapidement, composez le numéro suivant sans frais et portez la commande à votre compte VISA ou MasterCard.

1-800-267-6677

Catalogue 51-002 Quarterly

Air Carrier Operations in Canada April – June 1988 Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada Avril – juin 1988



Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre, Transportation Division,

Newfoundland and Labrador

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

1-800-563-4255

Call collect 403-495-2011

Nova Scotia New Brunswick	
and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served	
by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories	
(area served by	

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

NorthwesTel Inc.)

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(292-6/17)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick	1-800-563-4255
et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la CB.	
(territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest	

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

Appelez à frais virés au 403-495-2011

1(613)951-7277

(territoire desservi par la

NorthwesTel Inc.)

Numéro du bélinographe 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto

Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada

Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air carrier operations in Canada

April-June 1988

Published under the authority of the Minister of Regional Industrial Expansion

 Minister of Supply and Services Canada 1989

Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Programs and Publishing Products Group, Acting Permissions Officer, Crown Copyright Administration, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

November 1989

Price: Canada, \$23.00, \$92.00 a year Other Countries, \$27.50, \$110.00 a year

Payment to be made in Canadian funds or equivalent

Catalogue 51-002, Vol. 19, No. 2

ISSN 0008-2570

Ottawa

Statistique Canada

Division des transports Le centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril-juin 1988

Publication autorisée par le ministre de l'Expansion industrielle régionale

 Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1989

Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Groupe des programmes et produits d'édition, agent intérinaire aux permissions, administration des droits d'auteur de la Couronne, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Novembre 1989

Prix: Canada, \$23.00, \$92.00 par année Autres pays, \$27.50, \$110.00 par année

Paiement en dollars canadiens ou l'équivalent

Catalogue 51-002, vol. 19, nº 2

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

West 16	Imperial
1 kilometre 1 litre 1 kilogram	.621 statute mile .220 gallon 2.205 pounds
1 tonno	

1 kilogram 2.205 pounds 1 tonne 1.102 tons, short 2,000 pounds 2,000 pounds 1 tonne-kilometre 685 ton-mile

ACKNOWLEDGEMENTS

Metric

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and D.P. Chartrand, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, R. Lund and K. Tieman are the Statisticians, and P. Bailie is Head of the Operations. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piétro is the Senior Statistician.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada.

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- -- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre 1 litre 1 kilogramme 1 tonne	.621 mille terrestre .220 gallon 2.205 livres 1.102 tonne courte
1 tonne-kilomètre	2,000 livres .685 tonne-mille

REMERCIEMENTS

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et de D.P. Chartrand, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Soussection des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont G. Baldwin est le chef, R. Lund et K. Tieman sont les statisticiens et P. Baille est le chef des opérations. La Soussection de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piétro est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

Table of Contents

Table des matières

		Page			Page
Highlights		٧	Faits saillan	its	V
Introduction	1	vii	Introduction		vii
Special Arti	cles	viii	Études spé	ciales	viii
SECTION 1	THE QUARTER IN REVIEW		SECTION I	REVUE DU TRIMESTRE	
Table 1.1	Ratios - Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démogra- phiques choisis	2
SECTION 2	OPERATING STATISTICS		SECTION 2	STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Table 2.1	Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Trans- porteurs aériens canadiens de niveau I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Terri- tory – Canadian Air Carriers	7	Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens	7
SECTION 3	FINANCIAL DATA		SECTION 3	DONNÉES FINANCIERES	
Table 3.1	Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Table 3.2	Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I	9	Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau l	9
SECTION 4	EMPLOYMENT AND FUEL DATA		SECTION 4	DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III	11	Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12	Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12
SECTION 5	FARE BASIS DATA		SECTION 5	DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Table 5.1	Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	15	Tableau 5.1	Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	15

Table of Contents - Concluded

Table des matières - fin

		Page		Page
Table 5.2	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	16
Table 5.3	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	16
Table 5.4	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17	Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	17
Table 5.5	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18	Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services a horaire fixe	18
Table 5.6	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	19	Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	19
Notes to Use	ers		Notes aux utilisateurs	
Methodology and Data Limitations		21	Méthodes et restrictions	
Factors Which May Have Influenced the Data		25	Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	
Glossary		27	Glossaire	
Publications . Division	Available from the Transportation	32	Publications disponibles à la Division des transports	29 32

Highlights

- The number of passengers carried on unit toll services in the second quarter of 1988, increased by 6.8% to 7.5 million, compared to the second quarter of 1987. Passenger-kilometres reported on these services rose by 10.5% to 12.1 billion in the second quarter of 1988. The larger increase in passenger-kilometres means that the average trip length of passengers carried by Canadian air carriers on unit toll services increased over the second quarter of 1987. As unit toll connector carriers have become more established in the short to medium haul domestic markets in the last few years, the major carriers have been able to shift their capacity towards greater concentration in long haul domestic and international markets.
- The increase in unit toll passengers carried in the second quarter of 1988 was apparent in all geographic sectors. The number of passengers reported by Canadian carriers in the domestic and transborder markets increased by 3.6%, to 5.7 million passengers, and 8.7%, to 873,000 passengers, respectively. The other international sector (including Transatlantic, Southern, Pacific and Orient routes) witnessed a 30.5% increase in the number of unit toll passengers carried, as 874,000 were reported. This is the first time in the 1980's that more scheduled passengers have been reported on other international routes than on transborder routes, during the second quarter of a year. Transatlantic routes experienced a 38.1% increase in scheduled passengers carried, totalling 525,680 passengers during the guarter. Wardair added several routes to the United Kingdom, involving the addition of the destinations Birmingham, Newcastle, Cardiff and Leeds, during the second quarter of 1988.
- The unit toll market continued to be dominated by the major air carriers and their affiliate networks. Air Canada and its network accounted for 53.1% of passengers carried, and 49.0% of passengerkilometres. The share of unit toll passengers and passenger-kilometres accounted for by Wardair was 4.6%, and 11.5%, respectively, in the second quarter of 1988. This represents an increase from their market share of 3.2% (passengers), and 8.9% (passenger-kilometres), held during the second quarter of 1987. Wardair added several new Airbus A310's to its fleet early in 1988, allowing for an increase in its unit toll available seat-kilometres by 50.8% over the second quarter of 1987, with only a relatively small decrease in charter passengerkilometres.

Faits saillants

- Le nombre de passagers des services à taxe unitaire a atteint 7.5 millions au cours du deuxième trimestre de 1988, ce qui représente une hausse de 6.8% par rapport au deuxième trimestre de 1987. Le nombre de passagerskilomètres réalisés sur les liaisons à taxe unitaire a augmenté de 10.5% pour s'établir à 12.1 milliards au cours du deuxième trimestre de 1988. L'augmentation plus substantielle des passagers-kilomètres signifie que la distance movenne parcourue par chaque passager des services à taxe unitaire exploités par les transporteurs aériens canadiens s'est accrue par rapport au deuxième trimestre de 1987. Étant donné que les transporteurs affiliés ont exploité davantage de services à taxe unitaire sur les marchés intérieurs de courte et de moyenne distances au cours des dernières années, les principaux transporteurs ont été en mesure de concentrer une plus grande partie de leurs activités sur les marchés intérieurs de longue distance et sur les marchés internationaux.
- Tous les secteurs géographiques ont connu une augmentation du nombre de passagers transportés sur des services à taxe unitaire au cours du deuxième trimestre de 1988. Les transporteurs canadiens ont assuré le transport de 5.7 millions de passagers du marché intérieur et de 873,000 passagers du marché transfrontalier. Ces deux marchés ont progressé respectivement de 3.6% et 8.7%. On observe également que 874,000 passagers des services à taxe unitaire ont été transportés sur les autres marchés internationaux (incluant les routes transatlantiques, du Sud, du Pacifique et de l'Orient), en hausse de 30.5% par rapport à l'année précédente. Depuis le début des années 1980, c'est la première fois pour un deuxième trimestre qu'il y a plus de passagers des services à taxe unitaire transportés sur les routes internationales que sur les routes transfrontalières. Les routes transatlantiques ont connu une augmentation de 38.1%, totalisant 525,680 passagers transportés au cours du trimestre. Au cours du deuxième trimestre de 1988. Wardair a ajouté plusieurs routes vers le Royaume-Uni, desservant les points Birmingham, Newcastle, Cardiff et Leeds.
- Les principaux transporteurs aériens et leur réseau de transporteurs affiliés ont continué de dominer le marché des services à taxe unitaire. Air Canada et son réseau de transporteurs ont transporté 53.1% des passagers et réalisé 49.0% des passagers-kilomètres. Au cours du deuxième trimestre de 1988, la part de marché de Wardair pour les activités à taxe unitaire s'établissait à 4.6% pour les passagers et à 11.5% pour les passagerskilomètres. Ceci représente une augmentation par rapport à la part de marché de 3.2% (passagers), et de 8.9% (passagers-kilomètres), que le transporteur détenait durant le deuxième trimestre de 1987. Wardair a ajouté plusieurs nouveaux appareils Airbus A310 à sa flotte au début de 1988, ce qui lui a permis d'accroître son nombre de sièges-kilomètres disponibles de 50.8% par rapport au deuxième trimestre de 1987, avec seulement une diminution relativement faible du nombre de passagerskilomètres des services d'affrètement.

- Canadian air carriers reported an operating income of \$47.3 million during the second guarter of 1988. However, this figure represents a decrease of 61.3%, from the operating income reported in the second quarter of 1987. Level I carriers saw their second quarter operating income fall from \$101.9 million in the second quarter of 1987, to \$30.6 million in the second quarter of 1988. As Wardair shifted its emphasis towards the scheduled services market, an increase in discount fares occurred, and the Level I carriers were unable to match the increasing operating costs with increasing revenues. Air Canada's operating income dropped from \$77.1 million to \$29.5 million over the period, while Wardair went from an operating income of \$8.2 million, to an operating loss of \$9.5 million. The major Canadian air carriers usually show an operating income during this quarter.
- Compared to a year ago, the second quarter 1988
 economy fare index for domestic scheduled
 services advanced by 9.2% in unadjusted terms,
 while the discount fare index fell by 1.1%. For the
 international markets, the economy and discount
 fare indexes rose by 5.8% and 1.3%, respectively.
- During the second quarter of 1988, 62.0% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 53.0% in 1987. Over two out of every three (67.5%) international scheduled passengers flew on discount fares.
- During the second quarter of 1988, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$149, while the average fare paid by the international passengers totalled \$315.

- Au cours du deuxième trimestre de 1988, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré un revenu d'exploitation de \$47.3 millions. Cependant, ce montant représente une diminution de 61.3% par rapport au revenu d'exploitation enregistré au cours du deuxième trimestre de 1987. Toujours en comparaison avec le deuxième trimestre de 1987, les transporteurs de niveau I ont vu leurs revenus d'exploitation passer de \$101.9 millions à \$30.6 millions. Alors que Wardair orientait davantage ses opérations vers le marché des services à horaire fixe, une hausse dans les tarifs réduits est survenue, et les transporteurs de niveau I n'ont pu égaler les coûts d'exploitation croissants avec les recettes d'exploitation croissantes. Le revenu d'exploitation d'Air Canada a chuté de \$77.1 millions à \$29.5 millions au cours de cette période. Par ailleurs, Wardair a enregistré une perte d'exploitation de \$9.5 millions, alors qu'il avait enregistré un revenu d'exploitation de \$8.2 millions au cours du deuxième trimestre de 1987. Les principaux transporteurs aériens canadiens montrent habituellement un revenu d'exploitation durant ce trimestre.
- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs à horaire fixe a progressé de 9.2% au cours du deuxième trimestre de 1988, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 1.1%. Pour les marchés internationaux, les indices des tarifs économiques et réduits se sont accrus de 5.8% et 1.3% respectivement.
- Au cours du deuxième trimestre de 1988, 62.0% des passagers de vols intérieurs à horaire fixe ont profité de tarifs réduits, en regard de 53.0% en 1987. Plus de deux passagers sur trois (67.5%) des services internationaux à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit.
- Au cours du deuxième trimestre de 1988, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$149, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$315.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication Air Carrier Operations in Canada and the redesigned annual publication Canadian Civil Aviation maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, Air Carrier Operations in Canada, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year. In addition, the 1987 data that appear in sections 1, 2, 3 and 4 of this publication have been re-tabulated using the 1988 reporting level definitions.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre Opérations des transporteurs aériens au Canada (publication trimestrielle) et Aviation civile canadienne (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente. En outre, les données de 1987 qui figurent aux sections 1, 2, 3 et 4 de la publication ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux de déclaration utilisées en 1988.

Special Articles

Business and Other Reasons for Travel

The purpose for which travel is undertaken has long been an unanswered question for air transport analysts. However, the results of the 1988 Canadian Travel Survey provide some insight to the subject. It should be noted that travel for business is a category readily distinguishable from the various forms of personal travel.

In 1988, 62% of domestic airline passengers travelled for business purposes. However, the table below indicated that the split between business travel and travel for other purposes depends on the length of trip.

For short and middle distance trips, the relative proportion of business travel was 77%. However, for long trips, business accounted for 52% of air travel. In the case of transcontinental trips, the number of passengers travelling for non-business purposes were in the majority at 55%.

Études spéciales

Voyages d'affaires et autres

Les raisons pour lesquelles les gens voyagent sont demeurées longtemps une question sans réponse dans les cercles des analystes du transport aérien. Cependant, les résultats de l'Enquête sur les voyages des Canadiens de 1988 nous éclairent un peu plus sur le sujet. Il est à noter que les voyages d'affaires se distinguent facilement des différents voyages effectués pour des raisons personnelles.

En 1988, 62% des passagers aériens au Canada ont voyagé pour des raisons d'affaires. Cependant, le tableau cidessous indique que la répartition entre les voyages d'affaires et les autres voyages est reliée à la longueur des voyages.

En ce qui concerne les trajets aériens sur courtes et moyennes distances, la proportion des passagers en voyages d'affaires était de 77%. Pour les voyages de longues distances, la proportion était de 52%. Mais pour les voyages transcontinentaux, on observe que le nombre de passagers qui ont voyagé pour d'autres raisons a dominé dans une proportion de 55%.

Trip Length and Purpose of Travel, Domestic Air Travel, 1988 TABLE 1. TABLEAU 1. Distance et but des voyages, voyages aériens intérieurs, 1988

	Total	Business	Other	7.4.1	Business	Other
Length of Trip	rotai	Affaires	Autre	Total	Affaires	Autre
Distance	th		percentage of total			
	millie		pourcentage du total			
All trips¹ - Tous les voyages¹	6 849	4 237	2 612	100.0	61.9	38.1
Short trips ² - Voyages de courtes distances ²	381	294	87	100.0	77.2	22.8
Mid-length trips ³ – Voyages de moyennes distances ³	2 651	2 047	604	100.0	77.2	22.8
Long trips ⁴ – Voyages de longues distances ⁴	2 577	1 345	1 232	100.0	52.2	47.8
Transcontinental trips ⁵ – Voyages transcontinentaux ⁵	1 058	480	578	100.0	45.4	54.6

All trips include 183 000 person-trips for which distance is not stated. - Comprend 183 000 voyages-personnes dont la distance n'est pas

Short trips - 80-319 km. - Voyages de courtes distances - 80-319 km.

Mid-length trips - 320-799 km. - Voyages de moyennes distances - 320-799 km. Long trips - 800-3 199 km. - Voyages de longues distances - 800-3 199 km.

Transcontinental trips - 3 200 km or over. - Voyages transcontinentaux - 3 200 km ou plus.

Source: Canadian Travel Survey.

Source: Enquête sur les voyages des Canadiens.

Discount Fare Utilization at the Provincial Level

This study examines the provincial pattern of discount fare utilization for the second quarter of the years 1983, 1987 and 1988. With the help of the fare basis data, which were compiled on the basis of the province or territory of enplanement of the passengers, the following questions are addressed:

- With the new economic regulatory reform in the Canadian air transport industry that took place on January 1, 1988, did the discount fare utilization become more evenly distributed or less so, at the provincial level? Which provinces experienced the largest fluctuations?
- What has been the impact of discount fare shifts on intra and interprovincial travellers?

As evidenced by Figure 1, between 1983 and 1988, there was an upward growth in the discount fare utilization in all provinces (including the territories), with gains ranging from 12.5 percentage points in Manitoba to 26.2 percentage points in Quebec. On a year-to-year basis (using second quarter data for the years 1983 to 1988), the largest portion of the increases posted in five provinces (i.e. Quebec (+16.0 percentage points), Ontario (+13.2), Alberta (+8.7), Saskatchewan (+7.8) and Manitoba (+5.3)) occurred between 1987 and 1988.

The unprecedented proportion of discount fares in most of the provinces during the second quarter of 1988 can be attributed to the intense competition between the three major carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) for market shares. Canadian Airlines International Ltd. with its restructured schedule, and Wardair with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in order to acquire a larger market share of passenger traffic. Also, on the highly competitive long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver and Toronto-Vancouver, the number of discount fares offered increased notably. Buoyant discount fares are also the outcome of the 'price war' between the Level I air carriers, which stimulated the increase of seat sales on domestic scheduled markets, where competition was particularly intense. Finally, the transfer of scheduled services by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. to their affiliates on low-density regional and local routes, where discount fares were available to a lesser extent, resulted in an increased utilization of discount fares, in relative terms.

Utilisation des tarifs réduits au niveau provincial

L'exposé qui suit examine le schéma provincial de l'utilisation des tarifs réduits¹ au cours du deuxième trimestre des années 1983, 1987 et 1988. A l'aide de données sur la base tarifaire, établies en fonction de la province ou du territoire d'embarquement des passagers, nous avons abordé les questions suivantes:

- Avec la nouvelle réforme de réglementation économique dans l'industrie canadienne du transport aérien qui a été introduite le 1er janvier 1988, l'utilisation des tarifs réduits est-elle devenue plus uniforme ou moins uniforme au niveau provincial? Quelles provinces ont enregistré les plus fortes variations?
- Quel a été l'effet des changements dans les tarifs réduits sur les voyageurs intra et interprovinciaux?

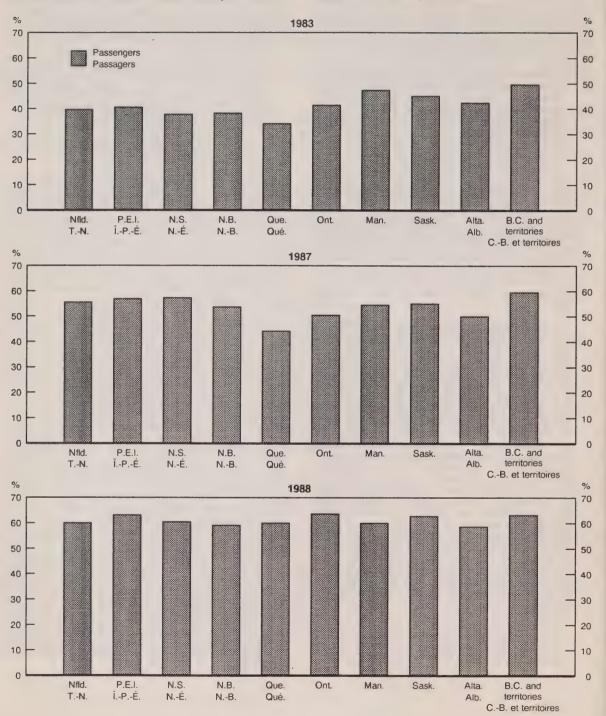
Tel qu'il est montré à la Figure 1, entre 1983 et 1988, toutes les provinces (incluant les territoires) ont accusé une hausse tendancielle dans l'utilisation des tarifs réduits, avec des gains oscillant entre 12.5 points de pourcentage au Manitoba et 26.2 points au Québec. Sur la base d'une année à l'autre (utilisant les données du deuxième trimestre pour les années 1983 à 1988), les hausses les plus fortes enregistrées dans cinq provinces (c.-à-d. Québec (+16.0 points de pourcentage), Ontario (+13.2), Alberta (+8.7), Saskatchewan (+7.8) et Manitoba (+5.3)) sont survenues entre 1987 et 1988.

La proportion sans précédent de tarifs réduits dans la plupart des provinces au cours du deuxième trimestre de 1988 peut être attribuée à la concurrence intense entre les trois principaux transporteurs (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) pour acquérir une plus grande part du marché. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée avec leur horaire restructuré et Wardair avec son horaire amélioré sur les routes interurbaines achalandées, ont utilisé les tarifs réduits pour se faire concurrence et pour rivaliser avec Air Canada, dans le but d'accroître leur part du marché du trafic de passagers. Également, on a pu constater une forte augmentation du nombre de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance, par exemple Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver. La poussée des tarifs réduits est aussi le résultat de la 'querre des prix' entre les transporteurs aériens de niveau I, qui a favorisé l'augmentation des soldes de places sur les marchés intérieurs à horaire fixe où la concurrence était particulièrement intense. Enfin, le transfert des services à horaire fixe par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée à leurs affiliés sur les routes régionales et locales à faible densité, où les tarifs réduits étaient disponibles dans une moindre mesure, a entraîné une utilisation accrue des tarifs réduits, en termes relatifs.

The estimates presented in this study relate to the domestic scheduled operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.

¹ Les estimations présentées dans cette étude portent sur les services intérieurs à horaire fixe (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau l.

Figure 1
Discount Fare Utilization, by Province – Second Quarter 1983, 1987 and 1988
Utilisation des tarifs réduits, selon la province – Deuxième trimestre 1983, 1987 et 1988



Also, as can be seen in Figure 1, during the second quarter of 1983 and 1987, the proportion of domestic scheduled passengers who flew on discount fares varied rather widely across the country; in 1987, for example, percentages ranged from 44.4% for Quebec to 59.5% for British Columbia and the territories. In the second quarter of 1988, the gap among the provinces was reduced. The upper range occurs in Ontario, where the discounted passengers accounted for 63.8% of passenger traffic; the lowest in Alberta, where they accounted for 58.7%.

The higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario does not mean that Ontario residents are more priviliged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Toronto, for example, may in fact be Montréal or Winnipeg, in which case both Quebec or Manitoba could also record an enplaned passenger using a discount fare.

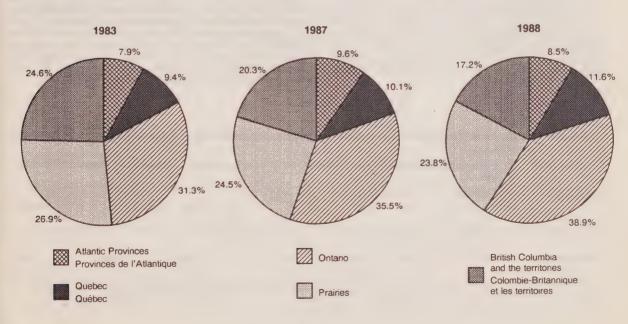
Figure 2 shows that through the years, the regional distribution of passengers who used discount fares experienced some fluctuations. Between 1983 and 1988, the market share for these passengers rose from 31.3% to 38.9% in Ontario, while it edged down from 26.9% to 23.8% in the Prairies and from 24.6% to 17.2% in British Columbia and the territories. In the Atlantic provinces and in Quebec, the shares perked up slightly, with respective gains of 0.6 and 2.2 percentage points.

Également, comme on peut le constater à la Figure 1, au cours du deuxième trimestre de 1983 et 1987, la proportion des passagers des vols intérieurs à horaire fixe qui ont voyagé à prix réduit a varié assez considérablement dans tout le pays; en 1987, par exemple, les pourcentages ont oscillé entre 44.4% au Québec et 59.5% en Colombie-Britannique et les territoires. Au cours du deuxième trimestre de 1988, l'écart entre les provinces fut réduit. La proportion la plus élevée se retrouve en Ontario où 63.8% du trafic de passagers a voyagé à prix réduit; la proportion la plus faible est en Alberta où 58.7% du trafic a voyagé à prix réduit.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit en Ontario, mais cela ne signifie pas que les résidents de l'Ontario sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de Québec ou du Manitoba peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

La Figure 2 montre qu'au cours des années, la répartition régionale des passagers qui ont voyagé à tarif réduit a subi certaines variations. Entre 1983 et 1988, la part du marché pour ces passagers est passée de 31.3% à 38.9% en Ontario, alors qu'elle a diminué de 26.9% à 23.8% dans les Prairies et de 24.6% à 17.2% en Colombie-Britannique et dans les territoires. Dans les provinces de l'Atlantique et au Québec, les parts se sont redressées légèrement, avec des gains respectifs de 0.6 et 2.2 points de pourcentage.

Figure 2
Discount Fare Traffic, Market Shares by Region – Second Quarter 1983, 1987 and 1988
Trafic des tarifs réduits, parts du marché selon la région – Deuxième trimestre 1983, 1987 et 1988



Most of the domestic scheduled traffic carried by major carriers is interprovincial in character. As Table 2 shows, 75.3% of the passenger traffic enplaned in one province and deplaned in another, during the second quarter of 1988. Comparable figures for the same period in 1983 and 1987 were 69.7% and 73.1% respectively. Despite the widening distribution of the intra and interprovincial traffic, the sector market shares in discount carriage changed very little over the six year period. In fact, during these years, the market share for the intraprovincial sector stood at approximately 21%, while for the interprovincial sector, it stood at approximately 79%.

La majeure partie du trafic intérieur à horaire fixe transporté par les principaux transporteurs est de nature interprovinciale. Tel qu'indiqué au Tableau 2, 75.3% des passagers ont pris l'avion dans une province et descendu dans une autre province au cours du deuxième trimestre de 1988. Les chiffres comparables pour la même période en 1983 et 1987 s'établissaient respectivement à 69.7% et 73.1%. Malgré que la répartition du trafic intra et interprovincial ait augmenté, les parts du marché du volume de passagers bénéficiant de tarifs réduits dans chaque secteur ont très peu évolué sur une période de six années. De fait, au cours de ces années, la part du marché du secteur intraprovincial s'est maintenue à environ 21%, alors que pour le secteur interprovincial, elle s'est maintenue à environ 79%.

TABLE 2. Discount Fare Traffic, Market Shares by Sector - Second Quarter 1983, 1987 and 1988

TABLEAU 2. Trafic des tarifs réduits, parts du marché selon le secteur - Deuxième trimestre 1983, 1987 et 1988

Sector			Discounted passengers Passagers voyageant à prix réduit			
Secteur	Total des passagers					f
	1983	1987	1988	1983	1987	1988
				%		
Intraprovincial	30.3	26.9	24.7	20.9	21.0	20.8
Interprovincial	69.7	73.1	75.3	79.1	79.0	79.2

Another noteworthy trend is the sharp jump in the discount fare utilization in both intra and interprovincial sectors during the second quarter of 1988 compared to the second quarter of 1987. The intraprovincial sector posted an increase of 11.6 percentage points, while the interprovincial sector witnessed a rise of 8.6 percentage points. For both sectors, these increases exceeded the gains registered between the second quarter of 1983 and 1987.

Une autre tendance qu'il vaut la peine de souligner, est la forte hausse dans l'utilisation des tarifs réduits dans les secteurs intra et interprovincial au cours du deuxième trimestre de 1988 par rapport au deuxième trimestre de 1987. Le secteur intraprovincial a enregistré une hausse de 11.6 points de pourcentage, alors que le secteur intraprovincial a connu une augmentation de 8.6 points de pourcentage. Pour les deux secteurs, ces augmentations ont dépassé les gains enregistrés entre le deuxième trimestre de 1983 et 1987.

TABLE 3. Discount Fare Utilization at the Intra and Interprovincial Levels - Second Quarter 1983, 1987 and 1988

TABLEAU 3. Utilisation des tarifs réduits aux niveaux intra et interprovincial – Deuxième trimestre 1983, 1987 et 1988

Sector				
Secteur	1983	1987	1988	
		%		
Intraprovincial	29.5	40.8	52.4	
Interprovincial	48.5	56.6	65.2	

Major Carrier Affiliates and the Unit Toll Market – Second Quarter, 1988

Table 4 below presents the operations of the affiliate network of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.

The Air Canada affiliate network consists of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a division of Soundair Corporation) and Northwest Territorial Airways. The Canadian Airlines International affiliate network includes Air Atlantic, Calm Air, Lignes aériennes Inter-Quebec, Ontario Express, Quebecair and Time Air. Unit toll services of Quebecair and Lignes aériennes Inter-Quebec are marketed under the name of Inter-Canadian.

As in the first quarter of 1988, the affiliate network of Canadian Airlines International Ltd. was slightly larger, accounting for 54.8% of passengers supplied by the two networks. When the two major carriers are included, the Air Canada family is once again the larger of the two, with a market share of 53.1% of unit toll passengers and 49.0% of unit toll passenger-kilometres.

In the second quarter of 1988, the carriers included in both families accounted for 90.4% of unit toll passenger-kilometres, reported by all Canadian air carriers. They also accounted for 91.6% of all unit toll revenues reported by Canadian air carriers during this period.

Les affiliés des principaux transporteurs et le marché des services à taxe unitaire – Deuxième trimestre, 1988.

Le Tableau 4 ci-dessous présente les opérations du réseau d'affiliés pour Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

Le réseau d'affiliés d'Air Canada est constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (une division de la société Soundair) et Northwest Territorial Airways. Le réseau d'affiliés pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée se compose de: Air Atlantic, Calm Air, les Lignes aériennes Inter-Québec, Ontario Express, Québecair et Time Air. Les services à taxe unitaire pour Québecair et les Lignes aériennes Inter-Québec sont connus sous la marque de commerce Inter-Canadien.

Comme au premier trimestre de 1988, le réseau d'affiliés pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée occupe une proportion légèrement plus grande avec 54.8% des passagers. Cependant, quand on réunit les deux principaux transporteurs pour les services à taxe unitaire, on observe que le groupe d'Air Canada domine encore, occupant une part de marché de 53.1% pour les passagers et 49.0% pour les passagers-kilomètres.

Au cours du deuxième trimestre de 1988, ces deux groupes de transporteurs représentaient 90.4% des passagers et 86.6% des passages-kilomètres pour les services à taxe unitaire. De plus, ils obtenaient 91.6% des recettes totales générées par les services à taxe unitaire des transporteurs aériens canadiens durant cette même période.

TABLE 4. Unit Toll Operations of the Affiliate Network of the Two Major Canadian Air Carriers – Second Quarter, 1988

TABLEAU 4. Opérations des services à taxe unitaire du réseau d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Deuxième trimestre, 1988

		Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
		Affiliés d'Air Canada	Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers Market Share – Part du marché	%	516 666 6.9	627 155 8.4	3 976 635 53.1	2 799 002 37.4
Passenger-kilometres – Passagers- kilomètres Market Share – Part du marché	%	175 535 709 1.4	215 988 112 1.8	5 948 981 953 49.0	4 567 760 505 37.6
Passenger revenue – Recettes- passagers	\$	42 705 812	58 107 666	643 989 812	483 250 218
Hours Flown - Heures de vol		26 431	37 324	110 782	107 475
Passenger revenue per passenger- kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.24	0.27	0.11	0.11

If Wardair is included with these families, the shares of unit toll passengers, passenger-kilometres and revenue accounted for by this group rises to 95.1%, 98.0% and 98.3%, respectively. In 1989, PWA Corporation Ltd. purchased Wardair. They are also the owners of Canadian Airlines International. Wardair data are not included in the Canadian Airlines International affiliates or family data in Table 4.

En incluant Wardair avec ces deux groupes, les parts du marché pour les passagers, les passagers-kilomètres et les recettes pour les services à taxe unitaire grimpent respectivement à 95.1%, 98.0% et 98.3%. La société PWA Ltée, a acheté Wardair en 1989 et est aussi propriétaire des Lignes aériennes Canadien International. Il est à noter que les données de Wardair ne sont pas incluses dans les données du groupe des Lignes aériennes Canadien International Ltée qui figurent au Tableau 4.

SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW - REVUE DU TRIMESTRE

TABLE 1.1. Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1988

TABLEAU 1.1. Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1988

			Total		,	Air Canada	
		1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
				%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services à taxe unitaire	\$	0.095	0.096	1.0	0.104	0.104	
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$	0.430	0.418	-2.8	0.407	0.389	-4.5
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrètement	\$	0.803	0.802	-0.1	0.846	0.834	-1.4
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	35 341	36 000	1.9	33 294	33 366	0.2
otal operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploi- tation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% _	108.56	102.30		111.88	104.20	
			Canadi»n			Wardair	
		1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
				%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services à taxe unitaire	\$	0.092	0.098	7.0	0.056	0.060	6.2
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$	0.516	0.491	-4.8	0.274	0.358	30.5
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrétement	\$	0.826	0.866	4.9	0.554	0.526	-5.6
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	35 257	37 463	6.3	61 533	51 573	-16.
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	103.77	102.10		108.25	92.90	

TABLE 1.2. Selected Economic and Demographic Indicators, April-June 1988

TABLEAU 1.2. Indicateurs économiques et démographiques choisis, Avril-juin 1988

		1987	1988	Change Variation
				%
Population of Canada - Population du Canada	'000	25 560.1	25 846.6	1.1
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	11 815.0	12 224.0	
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	362 120.0		3.5
er capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$		385 992.0	6.6
er capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ² Domestic travel – Voyages intérieurs		14 167.4	14 934.0	5.4
International travel - Voyages internationaux	\$ \$	(3) 87.2	115.2 95.6	
verage spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴	·	07.2	33.0	9.6
Domestic travel - Voyages intérieurs International travel - Voyages internationaux	\$ · \$	(3)	560.8	
verage cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	1034.0	1075.0	4.0
International travel - Voyages internationaux	\$	297.4	315.4	2.7 6.1
onsumer Price Index - Indice des prix à a consommation All items - Ensemble Transportation - Transports Public transportation - Transport public	1983 = 100	117.5 115.4	122.2 119.0	4.0 3.1
		133.1	128.9	-3.2
avel price index - Indice des prix des	1983 = 100	1100		
fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de	1905 - 100	119.8	122.5	2.3
niveau I)	1983 = 100			
Domestic travel - Voyages intérieurs International travel - Voyages internationaux		117.8	123.7	5.0
		111.1	113.2	1.9
ex of real domestic product (s.a.) - Indice lu produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100			
All industries - Toutes les industries Transport industry - Industrie du	,550 = 100	119.1	125.5	5.4
transport Air transportation - Transport aérien		122.3	132.8	8.6
transport as a percentage of the ransport industry's real domestic product – rourcentage du transport aérien dans le roduit intérieur réel de l'industrie		133.1	141.7	6.5
lu transport	%	16.9	17.2	

⁽s.a.) - seasonally adjusted. - (dés.) - désaisonnalisé.

Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. - For overseas trips, includes other modes of transportation. - Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

Source: Canadian Statistical Review and Bank of Canada. – Revue statistique du Canada et Banque du Canada. Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.

This figure is not available for the year 1987, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period disponible pour l'année 1987, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période avril-juin 1986, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$94.7 et les dépenses moyennes par voyage, \$523.9.

SECTION 2 OPERATING STATISTICS - STATISTIQUES D'EXPLOITATION

TABLE 2.1. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, April-June 1988

TABLEAU 2.1. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Avril-juin 1988

			Levels I-III Niveaux I-III			Levels I-IV Niveaux I-IV	
	-	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
		,000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services							
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		94	91	-3.2	279	271	-2.9
Passengers - Passagers		8 036	8 414	4.7	8 213	8 751	6.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	150 008	150 171	0.1	154 328	160 968	4.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres			14 724 799			15 118 319	
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres			1 472 480			1 511 832	
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres			371 108			403 506	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres			1 843 588			1 915 337	
Hours flown - Heures de vol		351	371	5.8	491	517	5.3
Unit toll services - Services à taxe unitaire							
Passengers - Passagers		6 959	7 356	5.7	7 016	7 492	6.
Goods carried - Marchandises transportées	kg	108 419	117 256	8.2	108 586	117 344	8.
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		10 982 389	12 108 028	10.2	10 998 831	12 149 588	10.
Passenger tonne-kilometres – Passagers,		1 098 239	1 210 803	10.2	1 099 883	1 214 959	10.
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		1 030 203	1 210 000	10.2	. 000 000		
tonnes-kilomètres		309 302	341 113	10.3	309 346	341 219	10.
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-				40.0	1 400 220	1 556 177	10.
kilomètres		1 407 541	1 551 916	10.3	1 409 229	1 556 177	14.
Hours flown - Heures de vol		239	268	12.2	244	280	14.
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		1 076	1 058	-1.7	1 197		5.
Goods carried - Marchandises transportées	kg	41 588		-20.9	45 742		-4.
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres			2 616 770			2 968 731	
Passenger tonne-kilometres - Passagers,			261 677			296 873	
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres			29 995			62 287	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres			291 672			359 160	
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		109	100	-8.7	164	151	-7
Hours flown: helicopters - Heures de vol:			_	22.2	83	86	3
hélicoptères Hours flown: total - Heures de vol: total		3 112		23.3 -7.9	247		-4

Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

TABLE 2.2. Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, April-June 1988

TABLEAU 2.2. Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Avril-juin 1988

•		Dome	estic	Transt	oorder	Other inte	ernational
		Intér	eur	Transfr	ontalier	Autre inte	ernational
_		1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		6 146	2.9	1 274	14.5	1 330	18.:
Goods carried - Marchandises transportées	kg	109 013	-5.0	12 229	-21.2	39 726	64.
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		6 139 208		1 994 709	***	6 984 402	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		613 921	•••	199 471		698 440	
tonnes-kilomètres		135 453	***	30 480	***	237 178	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-							
kilomètres		749 374		229 951	***	935 619	
Hours flown - Heures de vol		479	17.3	39	0.2	54	25.0
Unit toll services - Services à taxe unitaire							
Passengers - Passagers		5 745	3.6	873	8.7	874	30.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	76 235	-0.8	9 110	-7.5	31 999	46.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 967 240	-0.5	1 120 583	-4.8	5 061 765	32.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		596 724	-0.5	112 058	-4.8	506 176	32.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises,							
tonnes-kilomètres		114 391	-10.8	21 919	-8.5	204 909	30.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		711 115	-2.3	133 977	-5.4	711 086	31.7
Hours flown - Heures de vol		216	13.4	27	7.5	37	30.2
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		401	-7.0	401	29.3	450	0.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg	32 778	-7.0	3 119	-44.9	456 7 726	0.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	ĸy	171 967	-13.4	874 125		1 922 638	247.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers,		17.007	***	0/4 120	•••	1 322 030	••
tonnes-kilomètres		17 197	***	87 413		192 264	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		21 062		8 561		32 269	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-			***		***		
kilomètres		38 259	***	95 973		224 533	
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe Hours flown: helicopters - Heures de vol:		181	30.1	12	7.2	13	-1.2
hélicoptères		82	4.0		-91.9	4	155.9
Hours flown: total - Heures de vol: total		263	20.7	13	-12.3	17	15.2

TABLE 2.3. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1988

TABLEAU 2.3. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1988

			Total			Air Canada	
		1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		6 295	6 492	3.1	3 567	3 581	0.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg	99 108	107 720	8.7	70 867	71 093	0.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	_	12 382 199	13 065 659	5.5	6 163 578	6 207 575	0.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers,							
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		1 238 220	1 306 566	5.5	616 358	620 757	0.7
tonnes-kilomètres		317 451	347 715	9.5	220 999	226 790	2.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-		1 555 671	1 654 281	6.3	837 357	847 548	1.2
kilomètres Hours flown - Heures de vol		173	180	4.5	88	87	-0.9
Hours flown - Heures de voi		1/3	100	4.5	00	07	-0.5
Unit toll services - Services à taxe unitaire							
Passengers - Passagers		5 799	5 977	3.1	3 463	3 460	-0.1
Goods carried - Marchandises transportées	kg	95 854	104 956	9.5	70 041	70 322	0.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	···9		11 518 387	6.9	5 777 881	5 773 446	-0.1
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles			16 678 967	10.9	8 095 367	8 059 319	-0.4
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	71.66	69.06		71.37	71.64	
Passenger tonne-kilometres – Passagers,	/•	,	00.00				
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		1 077 456	1 151 839	6.9	577 788	577 345	-0.1
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		300 135	333 925	11.3	210 890	222 244	5.4
kilomètres Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres		1 377 592	1 485 763	7.9	788 679	799 589	1.4
disponibles Weight load factor - Coefficient de		2 295 605	2 668 751	16.3	1 295 518	1 327 269	2.5
chargement	%	60.01	55.67		60.88	60.24	
Hours flown - Heures de vol		158	167	5.4	85	84	-0.8
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		496	515	3.7	104	121	16.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	3 253	2 763	-15.1	826	771	-6.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres – Passagers,		1 607 635	1 547 273	-3.8	385 697	434 129	12.6
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		160 764	154 727	-3.8	38 570	43 413	12.6
tonnes-kilomètres		17 316	13 790	-20.4	10 109	4 546	-55.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		178 080	168 518	-5.4	48 679	47 959	-1.5
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe Hours flown: helicopters - Heures de vol:		14	13	-5.8	3	3	-5.1
hélicoptères		. 14	13	- -5.8	3	3	- -5.1
Hours flown: total - Heures de vol: total		14	13	-5.6	3	3	-5.1

TABLE 2.3. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1988 - Concluded

TABLEAU 2.3. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1988 - fin

	Canadi»n				Wardaır		
		1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		2 320	2 377	2.5	408	533	30.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	23 549	31 845	35.2	4 691	4 782	1.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 470 895	4 757 587	6.4	1 747 726	2 100 498	20.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers,				· · · ·	1 7 47 720	2 100 436	20.2
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		447 090	475 759	6.4	174 773	210 050	20.2
tonnes-kilomètres		78 560	99 335	26.4	17 892	21 590	20.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		4					
Hours flown - Heures de vol		525 650	575 094	9.4	192 665	231 639	20.2
Hours nown - Heures de Vol		74	77	4.0	11	16	52.0
Unit tall continue - Continue à terre :							
Unit toll services - Services à taxe unitaire							
Passengers - Passagers		2 104	2 172	3.2	231	345	49.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	23 111	31 324	35.5	2 702	3 311	22.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilometres		4 012 339	4 351 772	8.5	984 344	1 393 168	41.5
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles							
Passenger load factor - Coefficient de		5 490 085	6 434 436	17.2	1 449 557	2 185 212	50.8
remplissage, passagers	%	73.08	67.00				
Passenger tonne-kilometres - Passagers,	70	73.08	67.63	•••	67.91	63.75	
tonnes-kilomètres		401 234	435 177	8.5	00.404	400 04-	
Goods tonne-kilometres - Marchandises,		101 204	400 177	0.5	98 434	139 317	41.5
tonnes-kilomètres		77 445	98 208	26.8	11 800	13 473	14.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-							17.6
kilomètres		478 679	533 385	11.4	110 234	152 790	38.6
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles							
Weight load factor - Coefficient de		765 795	898 516	17.3	234 293	442 966	89.1
chargement — Coefficient de	%	60.51	50.00				
Hours flown - Heures de vol	70	62.51	59.36		47.05	34.49	
Trodies de voi		67	70	5.2	7	12	87.1
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		04.5					
Goods carried - Marchandises transportées	l.o.	215	205	-4.5	177	188	6.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	kg	438	521	18.9	1 989	1 471	-26.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers,		458 556	405 814	-11.5	763 382	707 330	-7.3
tonnes-kilomètres		45 856	40 581	11.5	70.000		
Goods tonne-kilometres - Marchandises,		45 650	40 361	-11.5	76 338	70 733	-7.3
tonnes-kilomètres		1 115	1 127	1.1	6 092	8 117	33.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-					0 002	0 117	33.2
kilomètres		46 971	41 709	-11.2	82 430	78 850	-4.3
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe							
Hours flown: helicopters - Heures de vol:		7	7	-7.5	4	4	-3.3
hélicoptères							
Hours flown: total - Heures de vol: total		7	7	-7.5	4	4	-3.3

TABLE 2.4. Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, April-June 1988

TABLEAU 2.4. Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens, Avril-juin 1988

	1987	1988	Change Variation
	No Nbre	No Nbre	%
Number of carriers ~ Nombre de transporteurs	63	53	-15.9
Domestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	6 220	4 958	-20.3
Prince Edward Island - Île-du- Prince-Édouard			
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	461	65	-85.9
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	65		-100.0
Quebec - Québec	10 110	12 040	19.1
Ontario	12 263	11 056	-9.8
Manitoba	4 413	4 747	7.6
Saskatchewan	4 305	3 897	-9.5
Alberta	12 783	13 081	2.3
British Columbia - Colombie-Britannique	18 437	23 107	25.3
Yukon	2 165	2 115	-2.3
Northwest Territories - Territories du Nord-Ouest	7 788	7 083	-9.1
Total	79 010	82 149	4.0
nternational	4 409	4 198	-4.8
Total	83 419	86 347	3.5

SECTION 3 FINANCIAL DATA - DONNÉES FINANCIÈRES

TABLE 3.1. Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-III, April-June 1988

TABLEAU 3.1. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Avril-juin 1988

	4007		Change
	1987	1988	Variation
	\$ '000	\$ '000	%
. Departing revenues - Recettes d'exploitation			
Jnit toll services - Services à taxe unitaire	4 007 040		
- Passengers - Passagers	1 267 216	1 385 311 1 231 107	9.3
Goods - Marchandises		154 204	
Charter services + Services d'affrètement	198 826	184 262	-7.3
- Passengers - Passagers - Goods - Marchandises		161 183	
Other flying services - Autres services	••	23 080	
aériens	6 699	3 386	-49.5
Subsidies - Subventions d'exploitation		826	
let incidental air transport related revenue –			
Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	55 389	81 692	47.6
Total operating revenues - Total des recettes	00 000	01 032	47.0
d'exploitation	1 528 130	1 655 477	8.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment -			
Frais d'entretien, biens et équipement au sol	15 486	16 849	8.8
xircraft operations - Exploitation des	471 538	515 137	9.2
Maintenance, flight equipment - Frais	471 538	515 137	9.2
d'entretien, équipement de vol	170 905	196 307	14.8
General services and administration - Services généraux et administration	661 497	000 140	00.0
Depreciation - Dépréciation	86 503	809 146 70 694	22.3 -18.3
fotal operating expenses - Total des dépenses			
d'exploitation	1 405 930	1 608 134	14.4
Operating income (loss) - Revenu (perte)			
d'exploitation	122 200	47 343	-61.2
Ion-Operating Income (Expenses) - Revenus (depenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes)			
de capital, nets nterest and discount income - Revenus	17 636	55 694	215.8
d'intérêts et d'escomptes	9 983	14 417	44.4
nterest expenses - Intérêts versés	51 197	63 004	23.1
Aiscellaneous non-operating income (expenses),			
net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	6 203 ~	8 995	45.0
otal non-operating income (expenses), net -	0 200	0 000	40.0
Total des revenus (dépenses) hors			
exploitation, nets	(17 374)	16 102	
ncome (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions			
de l'impôt	104 826	63 445	-39.4
rovision for income taxes (tax refund) -			33.4
Provision pour l'impôt sur le revenu	,		
(remboursement d'impôt)	44 955	16 663	-62.9
Net income (loss) - Revenu (perte) net	59 871	46 782	-21.8

TABLE 3.2. Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1988

TABLEAU 3.2. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1988

		Total			Air Canada	
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Unit toll services - Services à taxe						
unitaire	1 153 253	1 249 236	8.3	686 979	687 702	0.1
- Passengers - Passagers	1 024 216	1 109 793	8.4	601 107	601 284	
- Goods - Marchandises	129 037	139 443	8.1	85 872	86 418	0.6
Charter services - Services d'affrètement	95 804	77 464	-19.1	21 372	19 100	-10.6
- Passengers - Passagers	87 896	74 549	-15.2	18 700	18 161	-2.9
- Goods - Marchandises	7 907	2 915	-63.1	2 671	939	-64.9
Other flying services - Autres services						
aériens	2 718	897	-67.0	-	-	
Subsidies - Subventions d'exploitation	**	-			-	
Net incidental air transport related revenue -						
Recettes accessoires liées au transport						
aérien, nettes	40 508	59 654	47.3	17 623	30 944	75.6
Total operating revenues - Total des recettes						
d'exploitation	1 292 282	1 387 251	7.3	725 973	737 747	1.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment -						
Frais d'entretien, biens et équipement au sol	11 732	13 756	17.3	7 921	10 062	27.0
Aircraft operations - Exploitation des						
aéronefs	367 844	403 671	9.7	194 656	199 306	2.4
Maintenance, flight equipment - Frais						
d'entretien, équipement de vol	127 298	147 198	15.6	75 305	83 351	10.7
General services and administration - Services						
généraux et administration	610 212	735 609	20.5	327 932	384 830	17.4
Depreciation - Dépréciation	73 255	56 421	-23.0	43 075	30 702	-28.7
Total operating expenses - Total des dépenses						
d'exploitation	1 190 341	1 356 655	14.0	648 889	708 251	9.1
Operating income (loss) - Revenu (perte)						
d'exploitation	101 942	30 596	-70.0	77 085	29 496	-61.7
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus						
(dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes)				•		
de capital, nets	17 418	53 661	208.1	15 900	28 702	80.5
Interest and discount income - Revenus						
d'intérêts et d'escomptes	8 527	15 229	78.6	6 849	7 175	4.8
Interest expenses - Intérêts versés	42 416	52 497	23.8	29 884	25 031	-16.2
Miscellaneous non-operating income (expenses),						
net - Revenus (dépenses) divers hors	6 281	8 186	30.3	4 853	8 333	71.7
exploitation, nets	0 201	0 100	30.3	4 000	0 333	/1./
Total non-operating income (expenses), net -						
Total des revenus (dépenses) hors	(40.400)	04.500		(0.000)	40 470	
exploitation, nets	(10 190)	24 580		(2 282)	19 179	•••
Income (loss) before provision for income						
taxes - Revenu (perte) avant deductions	04 750		00.0	T. 000	40.075	0.0
de l'impôt	91 752	55 176	-39.9	74 803	48 675	-34.9
Provision for income taxes (tax refund) -						
Provision pour l'impôt sur le revenu						
(remboursement d'impôt)	42 532	14 069	-66.9	32 492	13 195	-59.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	49 220	41 107	-16.5	42 311	35 480	-16.1

TABLE 3.2. Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1988 - Concluded

TABLEAU 3.2. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1988 - fin

		Canadi»n			Wardair	
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Unit toll services - Services à taxe						
unitaire - Rassance - Rassance	407 434	473 351	16.2	58 840	88 183	49.9
PassengersGoodsMarchandises	367 505 39 929	425 143 48 208	15.7 20.7	55 604	83 366	49.9
Charter services - Services d'affrètement	26 560			3 236	4 817	48.8
- Passengers - Passagers	23 957	24 709 24 119	-7.0 0.7	47 872	33 655	-29.7
- Goods - Marchandises	2 603	590	-77.3	45 239 2 633	32 269 1 386	-28.7 -47.4
Other flying services - Autres services	2 000	330	-77.0	2 033	1 300	-47.4
aériens	2 718	897	-67.0			
Subsidies - Subventions d'exploitation		-	07.0			
Net incidental air transport related revenue -						•••
Recettes accessoires liées au transport						
aérien, nettes	22 160	25 483	15.0	725	3 227	345.1
Total operating revenues - Total des recettes						
d'exploitation	458 872	524 440	14.3	107 437	125 065	16.4
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment -						
Frais d'entretien, biens et équipement au sol	3 295	3 186	-3.3	516	509	-1.4
Aircraft operations - Exploitation des						
aéronefs Maintenance, flight equipment - Frais	138 882	159 899	15.1	34 306	44 466	29.6
d'entretien, équipement de vol	41 855	50 113	19.7	10 138	13 734	35.5
General services and administration - Services	41 000	30 113	19.7	10 136	13 / 34	35.5
généraux et administration	235 868	285 357	21.0	46 412	65 422	41.0
Depreciation - Dépréciation	22 303	15 294	-31.4	7 877	10 424	32.3
Total operating expenses - Total des dépenses						
d'exploitation	442 203	513 850	16.2	99 249	134 555	35.6
Operating income (loss) - Revenu (perte)						
d'exploitation	16 669	10 590	-36.5	8 188	(9 490)	
					(/	
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus						
(dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes)						
de capital, nets	1 518	1 825	20.2	-	23 135	
Interest and discount income - Revenus						
d'intérêts et d'escomptes	127	6 440		1 551	1 614	4.1
Interest expenses – Intérêts versés Miscellaneous non-operating income (expenses),	10 553	13 499	27.9	1 979	13 967	605.8
net - Revenus (dépenses) divers hors						
exploitation, nets	250	(63)		1 178	(84)	
Total non-operating income (expenses), net -	200	(00)	***	1 170	(04)	
Total des revenus (dépenses) hors						
exploitation, nets	(8 658)	(5 297)	-38.8	750	10 698	
Income (loss) before provision for income	(5 556)	(0 201)	00.0	, 30	,0030	
taxes - Revenu (perte) avant déductions						
de l'impôt	8 011	5 293	-33.9	8 938	1 208	-86.5
Provision for income taxes (tax refund) -		2 = 3 0	55.5	0 000	. 200	55.5
Provision pour l'impôt sur le revenu						
(remboursement d'impôt)	1 756	4 265	142.9	8 284	(3 391)	
Net income (loss) - Revenu (perte) net	6 255	1 028	-83.6	654	4 599	603.3
	0 233	1 028	-63.0	654	4 599	603.2

SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA - DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

TABLE 4.1. Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III, April-June 1988

TABLEAU 4.1. Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Avril-juin 1988

		1987	1988	Change Variation
				%
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No.,- Nbre	4 699	5 122	9.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	78 780	88 246	12.0
other flight personnel – Autre personnel navigant	No Nbre	6 592	7 229	9.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	46 136	52 617	14.0
General management and administration — Gestion et adminis-	81a 811	0.755	0.000	
tration générales Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	3 755	3 983	6.1
traitements	\$'000	36 633	38 598	5.4
faintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien salaries and wages - Salaires et	No Nbre	7 167	8 301	15.8
traitements	\$'000	62 243	69 311	11.4
ircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et				
du trafic	No Nbre	14 164	15 425	8.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	108 508	118 169	8.9
Other personnel - Autre personnel	No Nore	7 664	7 692	0.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	65 894	65 190	-1.1
otal average number of employees -				
Nombre total moyen d'employés salaries and wages - Salaires et	No Nbre	44 041	47 752	8.4
traitements	\$'000	398 195	432 131	8.5
uel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
urbine fuel - Carburant à turbine cost - Coût	£ '000 \$ '000	1 010 655 251 806	1 081 320 270 779	7.0 7.5
asoline - Essence cost - Coût	L '000 \$ '000	13 021 7 166	11 154 6 234	-14.3 -13.0
urbine oil - Huile à turbine ost - Coût	£ '000 \$ '000	122 683	207 933	69.1 36.5
Piston oil – Huile moteur à piston Cost – Coût	L '000 \$ '000	354 653	225 298	-36.5 -54.4

TABLE 4.2. Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1988

TABLEAU 4.2. Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1988

		Total	Air Canada	Canadi»n	Wardair
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés	S				
Pilots and co-pilots - Pilotes et	Al. Allenn	0.000	4 700	4.044	00
copilotes Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	3 000	1 730	1 044	22
traitements	\$'000	69 538	39 818	25 091	4 62
Other flight personnel - Autre					
personnel navigant Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	5 924	3 030	2 089	80
traitements	\$'000	47 639	23 982	18 280	5 37
General management and adminis-					
tration - Gestion et adminis- tration générales	No Nbre	2 384	175	2 209	
Salaries and wages - Salaires et	140. 14016	2 304	175	2 203	
traitements	\$'000	27 464	5 165	22 299	
Maintenance labour - Main-d'oeuvre	NI- NI	6 005	0.040	2.422	
d'entretien Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	6 285	3 349	2 488	44
traitements	\$'000	56 013	32 960	19 880	3 17
Aircraft and traffic servicing -					
Service courant des aéronefs et du trafic	No Nbre	13 673	8 623	4 124	92
Salaries and wages - Salaires et					
traitements	\$'000	109 814	73 950	29 075	6 78
Other personnel - Autre personnel	No Nbre	7 269	5 204	2 045	2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	62 947	51 085	11 675	18
Total average number of employees -					
Nombre total moyen d'employés	No Nbre	38 535	22 111	13 999	2 42
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	373 416	226 960	126 300	20 15
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile					
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	936 314	476 230	336 132	123 95
Cost - Coût	\$ '000	225 385	. 111 195	85 145	29 04
Gasoline - Essence	L '000	-	-	-	
Cost - Coût	\$ '000		•		
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	94	31	46	1
Cost - Coût	\$ '000	486	183	220	8
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000				
Cost - Coût	\$ '000	-			

SECTION 5 FARE BASIS DATA - DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Domestic and International Air Fare Indexes

According to the Fare Basis Survey, the air fare index - all fares¹ for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) reached 123.7 in the second quarter of 1988, up 5.0% compared to the second quarter of 1987. The most notable source of price increases was in economy fares², which jumped sharply (+9.2%), to average 135.9. This rise was slightly offset by the discount fares as they eased by 1.1% during the second quarter of 1988 over the same period in 1987, posting their second consecutive decline. These drops followed seven consecutive quarterly increases.

The impact of the economic regulatory reform on economy fares seems evident. As evidenced by Figure 5.1, between 1987 and 1988, the economy fares perked up more strongly in the southern sector (+9.5%) than in the northern sector (+5.9%), where services are still regulated. Also, during the second quarter of 1988, the discount fare levels were lower than the 1987 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they slumped by 0.8%, while they retreated by 1.2% in the deregulated zone.

The principal factor explaining the increased price discounting can be attributed to the intense competition between the three major carriers for market shares. Canadian Airlines International Ltd. with its restructured schedule, and Wardair with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in order to acquire a larger market share of passenger traffic.

For the international markets, the non-seasonally adjusted air fare index - all fares rose by 1.9% in the quarter. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 5.8%, while the discount fare index slightly increased by 1.3%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the second quarter of 1988, 62.0% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket, up from 52.3% in 1987. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of output corresponding to travel by discount passengers increases to 67.0%, up from 59.6% in 1987.

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire, l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs¹ pour les services intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau l (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) a atteint 123.7 au cours du deuxième trimestre de 1988, en hausse de 5.0% par rapport au deuxième trimestre de 1987. Les tarifs économiques² expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (+9.2%), pour s'établir à 135.9. Les tarifs réduits devaient légèrement compenser cette hausse, puisqu'ils ont reculé de 1.1% au cours du deuxième trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987, enregistrant leur deuxième baisse consécutive. Ces diminutions font suite à sept augmentations trimestrielles consécutives.

L'impact de la réforme de réglementation économique sur les tarifs de classe économique semble évidente. Tel qu'il est montré à la Figure 5.1, entre 1987 et 1988, les tarifs économiques se sont redressés plus fortement dans le secteur sud (+9.5%) que dans le secteur nord (+5.9%), où les services sont encore réglementés. Également, au cours du deuxième trimestre de 1988, les niveaux des tarifs réduits étaient inférieurs aux niveaux de 1987 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont reculé de 0.8% alors qu'ils se sont repliés de 1.2% dans la zone déréglementée.

Le principal facteur expliquant la réduction accrue des tarifs peut être attribué à la concurrence intense entre les trois principaux transporteurs pour acquérir une plus grande part du marché. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée avec leur horaire restructuré et Wardair avec son horaire amélioré sur les routes interurbaines achalandées, ont utilisé les tarifs réduits pour se faire concurrence et pour rivaliser avec Air Canada, dans le but d'accroître leur part du marché du trafic de passagers.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens tous les tarifs non désaisonnalisé s'est accru de 1.9% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 5.8%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté légèrement de 1.3%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du deuxième trimestre de 1988, 62.0% des passagers des vols intérieurs à horaire fixe des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs, en regard de 52.3% en 1987. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion de la production correspondant aux voyages effectués par les passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté pour passer de 59.6% en 1987 à 67.0% en 1988.

Comprend la classe affaires.

For the methodology for the air fare indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication.

² Includes business class fares

Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication

As shown in Tables 5.2 and 5.3, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares during the second quarter of 1988. In the southern sector, 62.8% of passenger taffic (representing 67.7% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the second quarter of 1987, the corresponding figures were 53.0% for passengers and 60.3% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 42.3% of the traffic during the second quarter of 1988, up from 39.1% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 4.8 percentage points (40.8% to 45.6%) during the same period.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the second quarter of 1988, discount carriage on long-haul services represented 67.8% of passenger volume and 69.5% of passager-kilometres; this compares with 57.0% and 58.1% respectively, for short-haul services.

The unprecedented proportion of discount fares in Canada during the second quarter of 1988 can be attributed to four principal factors. First, the 'price war' between the Level I air carriers resulted in an increase of seat sales on domestic scheduled markets where competition was particularly intense. Second, the strong competition between the major scheduled carriers and the regional and local carriers has stimulated the increment of discount fares on the heavily-travelled intercity short-haul routes. Third, on the highly competitive long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver and Toronto-Vancouver, there was a noticeable increase in the number of different discount fares offered. Fourth, the introduction by Wardair of new high-density intercity routes to its scheduled network also resulted in an increased utilization of discount fares.

International Sector

During the second quarter of 1988, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (67.5%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents an increase of 2.2 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Comme l'indiquent les Tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du deuxième trimestre de 1988. Dans le secteur sud, 62.8% du trafic de passagers (représentant 67.7% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 53.0% et 60.3% respectivement au cours du deuxième trimestre de 1987. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 42.3% du trafic au cours du deuxième trimestre de 1988, une augmentation par rapport à 39.1% en 1987. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le seteur nord a augmenté de 4.8 points de pourcentage (de 40.8% à 45.6%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du deuxième trimestre de 1988, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 67.8% du volume de passagers et 69.5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 57.0% et 58.1%.

La proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada au cours du deuxième trimestre de 1988 peut être attribuée à quatre principaux facteurs. Tout d'abord, la 'guerre des prix' entre les transporteurs aériens de niveau I a entraîné une augmentation des soldes de places sur les marchés intérieurs à horaire fixe où la concurrence était particulièrement intense. En second lieu, la forte concurrence entre les principaux transporteurs à horaire fixe et les transporteurs régionaux et locaux a favorisé l'accroissement des tarifs réduits sur les routes interurbaines achalandées de courte distance. En troisième lieu, on a pu constater une forte augmentation du nombre de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance, par exemple Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver, Enfin. l'introduction par Wardair de nouvelles routes interurbaines achalandées à son réseau de services à horaire fixe a également résulté en une utilisation accrue des tarifs réduits.

Secteur international

Au cours du deuxième trimestre de 1988, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (67.5%) des vols internationaux à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une augmentation de 2.2 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

TABLE 5.1. Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, April-June 1988

TABLEAU 5.1. Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Avril-juin 1988

Sector	Year and quarter	Far	Fare type group - Groupe tarifaire				
Secteur	Année et trimestre	All fares	Economy fare	Discounted fare			
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit			
			(1983 = 100.0)				
Domestic - Intérieur	1987 II	117.8	124.4	112.0			
	III	125.1	126.3	124.7			
	IV	123.0	128.8	117.9			
	1988 I	121.6	133.3	109.4			
	H	123.7	135.9	110.8			
Southern services - Services	1987	118.1	124.8	112.4			
secteur sud	111	125.7	126.8	125.3			
	IV	123.3	129.3	118.2			
	1988 I	122.1	133.9	110.1			
	H	124.0	136.6	111.1			
Northern services - Services	1987 II	112.6	119.1	103.1			
secteur nord	111	115.9	120.3	109.8			
	IV	117.1	122.8	109.0			
	1988	112.5	124.5	90.6			
	II.	117.4	126.1	102.3			
nternational	1987 II	111.1	113.9	110.0			
	111	118.4	112.0	122.1			
	IV	109.9	113.0	108.7			
	1988 1	113.3	119.5	112.1			
	- 11	113.2	120.5	111.4			

Figure 5.1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted)
Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)

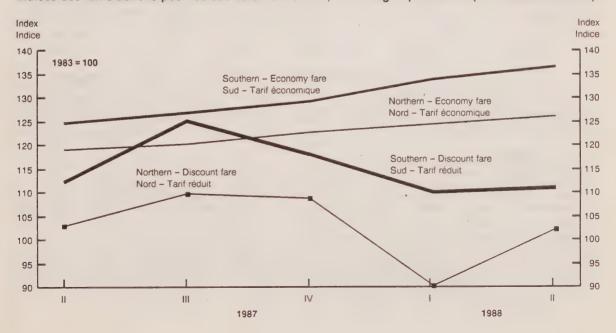


TABLE 5.2. Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, April-June 1988

TABLEAU 5.2. Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Avril-juin 1988

	Fare type group - Groupe tarifaire										
Sector Secteur	First class Première classe		Busines		Econo		Disco Réc		Other Autre		
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988	
						%					
Domestic - Intérieur	0.6	0.4		5.9	44.4	29.1	52.3	62.0	2.7	2.6	
Southern services - Services secteur sud	0.7	0.4	***	6.1	43.6	28.0	53.0	62.8	2.8	2.7	
Short-Haul - Court- courrier	0.3	0.1	***	2.4	54.3	38.0	42.9	57.0	2.6	2.6	
Long-Haul - Long-courrier	1.0	0.6	***	9.3	33.4	19.5	62.7	67.8	2.9	2.8	
Northern services - Services secteur nord	ex.	fok	***	WK.	59.7	56.6	39.1	42.3	1.1	0.7	
International	1.2	1.1		5.2	27.0	20.2	65.3	67.5	6.6	6.0	

TABLE 5.3. Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, April-June 1988

TABLEAU 5.3. Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Avril-juin 1988

	Fare type group - Groupe tarifaire											
Sector Secteur	First class Première classe			ss class	Écon		Disco		Other			
Secteur			Classe affaires		Économique		Réduit		Autre			
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988		
						%						
Domestic - Intérieur	1.2	0.7		9.3	36.3	~ 20.1	59.6	67.0	3.0	2.8		
Southern services - Services secteur sud	1.2	0.7		9.6	35.5	19.1	60.3	67.7	3.0	2.9		
Short-Haul - Court- courrier	0.3	0.1		2.5	52.6	36.7	44.5	58.1	2.6	2.6		
Long-Haul - Long-courrier	1.4	0.8	***	11.0	31.6	15.7	63.9	69.5	3.1	3.0		
Northern services - Services secteur nord	MA	nak	***	208	57.9	53.2	40.8	45.6	1.3	0.8		
International	1.3	1.2	***	6.6	16.3	8.8	75.8	77.8	6.6	5.6		

Includes business class - Comprend la classe affaires.

Note: For * and ***, refer to the section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et ***, consulter la section 'Méthodes et restrictions'.

TABLE 5.4. Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, April-June 1988

TABLEAU 5.4. Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, Avril-juin 1988

				Fare	e type group	- Groupe	tarifaire			
Province and territory of enplanement	First class Première classe		Busines	s class	Economy		Discou	unted	Oth	ner
Province et territoire d'embarquement			Classe affaires		Économique		Réduit		Au	tre
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988
						%				
Newfoundland - Terre-Neuve	0.2*	ROX		6.1	42.8	32.3	55.5	60.1	1.6	1.5
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	901			3.2*	39.8	31.9*	57.0	63.4	2.4*	**
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	0.4*	0.2*		8.7	40.2	28.7	57.4	60.7	2.0	1.7
New Brunswick - Nouveau- Brunswick		FOX.		m	43.9	38.5	53.8	59.2	2.3	2.1
Quebec - Québec	0.4	0.2*		3.9	51.8	31.8	44.4	60.4	3.5	3.8
Ontario	0.8	0.5		6.4	45.8	26.6	50.6	63.8	2.9	2.7
Manitoba	0.5*	stok		5.7	42.1	31.9	54.9	60.2	2.4	2.0
Saskatchewan	*	200		4.0	41.8	30.3	55.1	62.9	3.0*	2.6
Alberta	0.8	0.4*		6.6	46.9	32.0	50.0	58.7	2.4	2.3
British Columbia ² - Colombie- Britannique ²	0.8	0.5		5.9	36.9	27.8	59.9	63.4	2.5	2.5
Yukon & Northwest Territo- ries - Yukon et Territoires							v		x	×
du Nord-Ouest	.х	Х		Х	Х	Х	Х	Х		
Total	0.6	0.4		5.9	44.4	29.1	52.3	62.0	2.7	2.6

Includes business class. - Comprend la classe affaires.

Note: For " and ", refer to the section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour " et ", consulter la section 'Méthodes et restrictions'.

Provincial Synopsis

During the second quarter of 1988, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, percentages ranged from 58.7% for Alberta to 63.8% for Ontario (see Table 5.4).

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario does not mean that Ontario residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Toronto, for example, may in fact be Montréal or Winnipeq.

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases. The largest increases were in Quebec (16.0 percentage points) and Ontario (13.2 percentage points).

Sommaire provincial

Au cours du deuxième trimestre de 1988, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 58.7% en Alberta et 63.8% en Ontario (voir Tableau 5.4).

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit en Ontario, mais cela ne signifie pas que les résidents de l'Ontario sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Winnipeq.

L'augmentation de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur est générale au niveau des provinces, puisqu'elle est en hausse dans toutes les provinces. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (16.0 points de pourcentage) et en Ontario (13.2 points de pourcentage).

² Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

TABLE 5.5. Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, April-June 1988

TABLEAU 5.5. Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Avril-juin 1988

							Fare type	e group -	- Groupe	e tarifaire			
City of enplanement	F	asseng	ers	First	class	Busi cla	ness	Econ	omy	Disco	unted	Other	
Ville d'embarquement	⁴ Passagers		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	1987	1988	1987 ³	1988	1987	1988	1987	1988
	No		%			-		%					
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier (<800 km)													
Calgary	206	201	-2.3	0.3	0.1*	***	3.3	54.3	39.0	43.2	55.5	2.2	2.
dmonton ¹	88	77	-12.1	AR.	500		0.3*	77.7	62.3	21.1	36.5	1.2*	0.9
lalifax	16	12	-27.9	-			1.6*	44.8	41.4	54.3	56.4	961	
fontréal ²	321	311	-3.0	0.4*		***	2.6	56.0	32.8	40.3	61.0	3.3	3.
ttawa	172	169	-1.5	0.7		***	4.7	63.0	37.8	33.4	54.6	2.9	2.
legina	30	28	-7.6	-	;Ask	•••	1.9*	56.0	46.3	41.5	49.3	2.5*	2.3
askatoon	30	24	-18.1	-		***	0.8*	52.0	45.1	46.1	51.7	1.9*	2.
oronto ancouver	478	470	-1.7	0.3		***	2.2	58.6	36.0	37.9	58.8	3.1	2.
Vinnipeg	194 47	163 41	-16.1 -13.7	0.3*	0.1*	***	3.8* 1.0*	37.4 58.7	32.7 55.3	60.1 39.6	61.6 42.6	2.1 1.7*	1.
ong-Haul (≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)	77	71	10.7			***	7.0	30.7	33.3	33.0	42.0	1.7	1.
algary	141	161	13.7	1.9	1.1*		13.3	31.2	13.7	64.1	68.4	2.7	3.
dmonton ¹	179	178	-1.1	0.8	0.4*	***	7.3	34.4	25.1	61.9	64.9	2.9*	2.
lalifax	164	166	1.1	0.4*	0.3*	***	9.5	39.8	27.4	57.6	61.0	2.1	1.
Iontréal ²	100	111	10.9	0.5	Hole		9.1	37.1	23.7	58.1	63.6	4.2	3
ttawa	76	81	7.6	0.8	0.3*		11.2	43.4	26.0	53.3	60.8	2.5*	1.
egina	33	35	5.9	stok	Nok	***	7.3*	32.0	20.9	63.9	69.1	268	2
askatoon	31	35	14.2	, stat	stok		4.6*	28.7	16.8	67.5	75.3	3.6	3.
oronto	617	662	7.3	1.3	0.9		10.4	30.8	14.7	65.0	71.2	2.9	2
ancouver	317	344	8.3	1.5	0.8	***	9.4	31.0	18.4	63.9	67.8	3.5	3
Winnipeg	183	185	1.4	0.7*	POR .	***	7.3	35.5	24.0	61.1	66.2	2.7	2.

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

Includes business class. - Comprend la classe affaires.

Note: For * and **, refer to the section 'Methodology and Data Limitations'. — Pour * et **, consulter la section 'Méthodes et restrictions'.

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a consistent trend throughout all the selected cities³ seems to be a greater proportion of passengers travelling on discount fares in the second quarter 1988 than in the same quarter in 1987. Indeed, for both short-haul trips (less than 800 kilometres) and long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement posted gains. These ranged from 1.5 percentage point in Vancouver to

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le Tableau 5.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies³, à savoir qu'une plus grande proportion de passagers ont voyagé à prix réduit au cours du deuxième trimestre de 1988 qu'au cours de la même période en 1987. En effet, pour les vols court-courriers (moins de 800 kilomètres) et les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement ont enregistré une hausse. Les progressions

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

³ Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1988,

³ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs à horaire fixe au cours du premier trimestre de 1988

TABLE 5.6. Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, April-June 1988

TABLEAU 5.6. Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Avril-juin 1988

	Fare type group - Groupe tarifaire											
City of enplanement	First class Première classe			siness ass	Economy ³		Disc	ounted	0	ther		
Ville d'embarquement			Classe affaires		Économique ³		Réduit		Α	utre		
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1983 Variation		
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	. \$	%		
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier(<800 km)												
Calgary Edmonton ¹	212.7		171.7 88.7*	***	117.4 93.2	14.7 15.4	79.0 64.5		86.6 55.3*			
alifax			101.0	. ***	99.0	5.6	50.4		ю. М			
Iontréal ²	193.1	15.7	155.6	•••	132.0	8.1	83.6		74.1			
ttawa	148.6		132.8	***	116.8	7.9	72.7		70.2			
egina	. 8		162.8		149.5	9.1	76.5		101.2			
askatoon			168.9		149.7		74.9		94.0			
pronto	178.4	16.2	143.6		130.7	8.5	81.3		79.4			
ancouver	203.5		176.9	***	139.6	7.2	85.4	13.0	84.8	9.		
/innipeg		-	160.6	***	153.8	6.1	80.6		99.4	25.		
ong-Haul(≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)												
algary	525.6	13.2	427.2		314.2	10.4	149.8	-11.4	258.3	10.		
dmonton ¹	478.3		387.9		235.8	7.1	128.0		158.6	-1.		
alifax	274.5		244.5		197.1	11.4	107.4		145.1			
ontréal ²	*	k	409.6		266.1	12.3	140.0	-4.1	230.0	6.		
ttawa	434.5		393.5	***	299.8	11.1	143.5	-2.2	238.3	0.		
egina		* ***	344.8		279.7	4.0	136.1	-2.2	207.0)		
askatoon	A	A	360.1	***	263.7		134.2		204.9			
pronto	564.6		401.7		283.1	11.9	144.3	-5.2	215.9	-3		
ancouver	624.0		483.7		290.0		160.2		248.5			
Vinnipeg		A	293.2		250.5	8.6	115.2	-5.4	156.5	-0		

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

Note: For * and **, refer to the section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la section 'Méthodes et restrictions'.

21.2 percentage points in Ottawa, for short-haul trips and from 3.0 percentage points in Edmonton to 7.8 percentage points in Saskatoon, for long-haul trips.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (75.3%) ranked first, followed by Toronto (71.2%) and Regina (69.1%). For business class fares, the leading cities were Calgary (13.3%), Ottawa (11.2%) and Toronto (10.4%).

variaient entre 1.5 point de pourcentage à Vancouver et 21.2 points à Ottawa, pour les vols court-courriers et entre 3.0 points de pourcentage à Edmonton et 7.8 points à Saskatoon, pour les vols long-courriers.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (75.3%), s'est classée au premier rang, suivie de Toronto (71.2%) et Regina (69.1%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (13.3%), Ottawa (11.2%) et Toronto (10.4%).

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights. – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Percentage change calculated on business class and economy fares combined. – Variation en pourcentage calculée selon les tarifs de la classe affaires et économique combinés.

Average Fares

The fare basis data indicate that during the second quarter of 1988, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$149, up 2.7% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$315, an increase of 6.1% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$185; the lowest in Montréal, where it averaged \$127. The average domestic fare also exceeded the national level in Calgary (\$151), Regina (\$152), Toronto (\$157) and Winnipeg (\$155). It rose in eight of the ten cities, with gains ranging from 0.6% in Saskatoon to 7.2% in Halifax. Toronto (-0.7%) and Winnipeg (-0.6%) posted slight declines in the second quarter of 1988.

During the second quarter of 1988, the business and economy fares combined increased in all major cities (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares perked up sharply in all cities for short-haul trips, while deeper discounts were offered to travellers in all cities for long-haul trips, with the exception of Halifax where it rose by 4.2%.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$154 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$314 for long-haul trips.

Tarifs moyens

Les données sur la base tarifaire indiquent qu'au cours du deuxième trimestre de 1988, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$149, en hausse de 2.7% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$315, en hausse de 6.1% par rapport à l'année précédente (voir Tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$185 à Vancouver et \$127 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Calgary (\$151), Regina (\$152), Toronto (\$157) et Winnipeg (\$155). Il a augmenté dans huit des villes, les gains oscillant entre 0.6% à Saskatoon et 7.2% à Halifax. Toronto (-0.7%) et Winnipeg (-0.6%) ont enregistré des baisses légères au cours du deuxième trimestre de 1988.

Au cours du deuxième trimestre de 1988, les tarifs combinés de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes (voir Tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté fortement dans toutes les villes pour les services court-courriers, pendant qu'on réduisait davantage les tarifs offerts aux voyageurs dans toutes les villes pour les services long-courriers, à l'exception de Halifax où le tarif réduit moyen a augmenté de 4.2%.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires à horaire fixe (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré des tarifs de \$154 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$314 pour les voyages long-courriers.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filled by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filling.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication Air Carrier Operations in Canada extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial unit toll or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response,

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration l à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial à taxe unitaire ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections

estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada, the revision is reflected in the annual publication, Canadian Civil Aviation. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show differences from the total of the four quarterly income statements in Air Carrier Operations in Canada.

ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (Opérations des transporteurs aériens au Canada), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (Aviation civile canadienne). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication Aviation civile canadienne peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada.

- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
- (v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code

- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettespassagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs on eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du doublecomptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services à horaire fixe offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services à horaire fixe; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on

and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"*".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "-" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "--".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) With the introduction of the National Transportation Act, 1987, the reporting levels for Canadian air carriers were redefined for 1988. These new level definitions are described in the glossary of this publication. The 1987 data that appear in sections 1, 2, 3, and 4 of this publication have been retabulated using these new level definitions.
- b) The survey universe for the quarterly publications of 1988 consisted of 275 air carriers. This is a substantial decrease from the 698 air carriers which were required to report quarterly data in 1987. The major factor which accounted for this decrease was that carriers reporting less than \$250,000 in annual gross revenues, for unit toll and charter operations, in each of the last two calendar years, were classified in Level V in 1988. These carriers did not report quarterly data in 1988.
- c) Even though there are substantially fewer carriers reporting quarterly data in 1988, the carriers that did report provided a good coverage of the operations of Canadian air carriers. This can be observed by reviewing the percentage of 1987 data which was reported by the carriers in the 1988 universe. For example, although these carriers represented only 39.4% of the number of carriers which reported quarterly data during 1987, they accounted for 99.9% of unit toll passengers, over 99.9% of unit toll passenger-kilometres, 98.6% of unit toll hours flown and 83.8% of charter hours flown.
- d) Revisions were made to the 1987 data base, upon receipt of late filings from air carriers. Accordingly, values for some 1987 data tabulated in this publication may exceed the values published in the original 1987 publication.
- e) The total number of carriers by level which reported operations for the second quarter of 1988 are shown in the following table with comparative second quarter 1987 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Suite à l'introduction de la Loi nationale de 1987 sur les transports, les niveaux de déclaration pour les transporteurs aériens canadiens ont été modifiés pour 1988. Les nouvelles définitions des niveaux de déclaration sont présentées dans le glossaire de la présente publication. Les données de 1987 qui figurent aux sections 1, 2, 3 et 4 ont été totalisées selon ces nouvelles définitions.
- b) L'univers des enquêtes pour les publications trimestrielles de 1988 englobait 275 transporteurs aériens, ce qui constitue une baisse non-négligeable considérant le fait que 698 transporteurs avaient déclaré des données trimestrielles en 1987. Le principal facteur expliquant cette diminution est attribuable aux transporteurs qui ont déclaré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 pour les services à taxe unitaire et d'affrètement au cours des deux dernières années civiles. Ces derniers ont été classifiés comme niveau V et n'avaient pas à fournir de données trimestrielles pour l'année 1988.
- c) Bien que le nombre de transporteurs déclarant des données sur une base trimestrielle fut moindre en 1988, ceux-ci ont fourni néanmoins une couverture assez complète des activités des transporteurs aériens canadiens. En examinant certains pourcentages fondés sur les données trimestrielles de 1987 selon l'univers des transporteurs qui ont fourni des données en 1988, on observe que ces transporteurs représentaient seulement 39.4% du nombre total de transporteurs ayant participé aux enquêtes au cours de 1987. Néanmoins, ces transporteurs ont transporté 99.9% des passagers et réalisé plus de 99.9% des passagers-kilomètres sur leurs liaisons à taxe unitaire. De plus, ils ont effectué 98.6% des heures de vols des services à taxe unitaire et 83.8% des heures de vol des services d'affrétement.
- d) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1987 pour tenir compte des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1987 paraissant dans cette publication peuvent excéder les totalisations publiées dans l'édition originale de 1987.
- e) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le deuxième trimestre de 1988 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le deuxième trimestre de 1987 sont également présentées.

	1987	% Change 1988 Variation en %					
Level I	3	3	_	Niveau I			
Level II	19	16	-15.8	Niveau II			
Level III	71	68	-4.2	Niveau III			
Level IV	185	163	-11.9	Niveau IV			
Total	278	250	-10.1	Total			

As can be seen in this table, a substantial number of carriers have ceased operations or merged with other carriers since the second quarter of 1987. Although there has been a large number of new carriers initiated since the second quarter of 1987, these carriers were almost all classified as Level V, and were not included in the publication or the above table.

- f) The number of carriers which reported nil operations, for the second quarter of 1988, are as follows: Level III - 4, Level IV - 17.
- g) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- h) Passenger revenue and goods revenue for Level I air carriers, for 1987, are shown separately under the unit toll and charter revenue headings. These breakdowns were estimated and the published data are based on revenue data reported by the carriers.

Comme on peut le constater, un nombre considérable de transporteurs ont cessé leurs activités ou ont été fusionnés avec d'autres transporteurs depuis le deuxième trimestre 1987. Quoiqu'un grand nombre de transporteurs aient amorcé leurs activités depuis le deuxième trimestre de 1987, ces derniers ont presque tous été classés au niveau V et il ne sont pas compris dans cette publication ou dans ce tableau.

- f) Pour le deuxième trimestre de 1988, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III - 4, niveau IV - 17.
- g) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce doublecomptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- h) Les recettes-passagers et les recettes-marchandises pour les transporteurs aériens de niveau I, pour l'année 1987, sont présentées séparément sous les titres recettes d'exploitation-services à taxe unitaire et recettes d'exploitation-services d'affrètement. Les données ventilées furent estimées et les données publiées sont fondées sur les recettes déclarées par les transporteurs.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the inflight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For unit toll transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat- kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Unit toll services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- Business class. A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- Discount. A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- Economy. A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- First class. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- Other. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonneskilomètres payantes par le nombre total de tonneskilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport à taxe unitaire, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services à taxe unitaire. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes avant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- Classe affaires. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base.
 Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- Classe économique. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- Première classe. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- Réduit. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

 Autres. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services à horaire fixe. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain:
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles:
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments:
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogu	e	Canada	Foreign	C	atalogue
	•		Autre		
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	71.00	85.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.	50-002
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	92.00	110.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T. Bil.	51-002
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	89.00	107.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.	51-004
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	116.00	139.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.	51-005
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	36.00	43.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	51-204
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	40.00	48.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.	51-205
51-206 51-207	Canadian Civil Aviation, A.,Bil. Air Charter Statistics, A., Bil.	34.00 34.00	41.00 41.00	Aviation civile canadienne, A., Bil. Statistique des affrètements aériens, A.,Bil.	51-206 51-207
51-501E	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.,publiée en 1986.	51-501F
52-001 52-003	Railway Carloadings, M., Bil. Railway Operating Statistics, M., Bil.	79.00 100.00	95.00 120.00	Chargements ferroviaires, M., Bil. Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	52-001 52-003
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	41.00	49.00	Le transport ferroviaire au Canada	52-216
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	68.00	82.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.	53-003
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	53-215
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	16.00	19.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.	53-218
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A.,Bil.	16.00	19.00	Véhicules automobiles: Immatriculations A., Bil.	, 53-219
53-222 54-205	Trucking in Canada, A., Bil. Shipping in Canada, A., Bil.	41.00 34.00	49.00 41.00	Le camionnage au Canada, A., Bil. Le transport maritime au Canada, A., Bil	53-222 54-205

 $\begin{array}{lll} \text{A.} - \text{Annual} & \text{M.} - \text{Monthly} & \text{Q.} - \text{Quarterly} \\ \text{O.} - \text{Occasional} & \text{Bil.} - \text{Bilingual} \end{array}$

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélinographe 1-613-951-1584.

ORDER FOR	М	Client Reference Number	r		•
Mail to:		METHOD OF PAYMENT			
Publication Sale Statistics Canad		☐ Purchase Order Number	r (please enclose)		
Ottawa, Ontario		☐ Payment enclosed	(1.0200 0.10.000)	\$	
(Please print)		☐ Charge to my:		-	
Company		☐ MasterCard	□ VISA		
Department		Account Number	2 1.0//		
Attention		Expiry Date			
Address		_			
City	Province	Bill me later			
Postal Code	Tel.	Signature			
Catalogue No.	Title		Quantity	Price	Total
			_		
			_ _		
			_		
			_		
					PF
heque or money or	der should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications, in Cal	nadian funds or equivalent.		03	551 5/89
or faster servic	2 1-800-267	-6677 ®			d MasterCard
	2 1-000-201	-0011 🚨			Accounts rançais au verso
ON DE COM	MMANDE	Numéro de référence du	client		
ostez à :		MODE DE PAIEMENT			
ente des public tatistique Cana		Numéro de la commande	e (inclure s v n)		
ttawa (Ontario)		Paiement inclus	C (IIICIGIC 5.4.p.)		
ettres moulées s	svn1				•
ompagnie	····p-)	Portez à mon compte :	□ VISA		
ervice		N° de compte	L. 110A		
l'attention de		Date d'expiration			
dresse					
lie	Province	Facturez-moi plus tard			
ode postal	Tét.	Signature			
° au catalogue	Titre		Quantité	Prix	Total
			_		
			_		
			_ — —		
					PF 661
	poste doit être établi à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications, en de l'action de l'act	dollars canadiens ou l'équivalent.		06	551 /89
our un service us rapide, comp	OSEZ 2 1-800-26	7-6677 🕿			omptes VISA t MasterCard

BON DE COMMANDE		Numéro de référence du cli	Numéro de référence du client								
Postez à :		MODE DE PAIEMENT									
Vente des publications Statistique Canada		☐ Numéro de la commande (i	nclure s v n)								
Ottawa (Ontario) K1A 0T6		Paiement inclus	1101010 3. v.p.,								
(Lettres moulées s.v.p.)											
Compagnie		Portez à mon compte :									
Service		MasterCard	□ VISA								
À l'attention de		N° de compte									
Adresse		Date d'expiration	1_1 1_1								
Ville	Province	Facturez-moi plus tard									
Code postal	Tél.	Signature									
N° au catalogue											
n ac catalogoc	Titre		Quantité	Prix	Total						
			- -								
			-		-						
Le chèque ou mandat-poste doit être éta	abli à l'ordre du Receveur général du Canada -	- Publications, en dollars canadiens ou l'équivalent.			PF 551						
					5/89						
Pour un service plus rapide, composez	☎ 1-80	00-267-6677 2			comptes VISA et MasterCard						
					glish on Reverse						
ORDER FORM		Client Reference Number									
Mail to:		METHOD OF PAYMENT									
Publication Sales Statistics Canada		Purchase Order Number (ple	ase enciose)								
Ottawa, Ontario, K1A 0T6		☐ Payment enclosed	200 01101000)								
Please print)				\$							
Company		Charge to my:									
Department		MasterCard	UVISA								
Attention		Account Number			1 1 1						
Address		Expiry Date	1. 1. 1. 1.								
City	P	☐ Bill me later									
Postal Code	Province	Signature									
	Tel.	3,3,3,5,0	1								
Catalogue No.	Title		Quantity	Price	Total						
		,									
heque or money order should be made	payable to the Receiver General for Canada/Pu	ublications, in Canadian funds or equivalent.		03	PF 551 /89						
or faster service	2 1-80	0-267-6677 🏖		VISA an	d MasterCard Accounts						

Introducing

Perspectives on Labour and Income

Nouveau!

L'emploi et le revenu en perspective

Canada's essential employment and income information now in one quarterly journal.

If you're responsible for developing employment strategies, negotiating labour contracts, forecasting economic trends, or administering social programs, you'll find *Perspectives on Labour and Income* indispensable.

It will keep you up-to-date on the latest Canadian trends in employment... unemployment insurance, pensions, and industry changes... and income... earning gaps between men and women, family income and spending habits, and more. Every issue of this quarterly journal contains:

- Feature Articles... in-depth information on vital topics
- Forum... an arena for discussion among researchers and readers
- Sources... a compendium of new information sources, news and updates on current research
- Key Labour and Income Facts... over 60 indicators let you monitor the trends on a national and provincial level.

Don't miss a single issue. Order your subscription today!

Perspectives on Labour and Income (Catalogue No. 75-001E) is \$50 annually (4 issues) in Canada, and \$60 annually outside Canada.

To order, write: Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario K1A 0T6, or contact your nearest Statistics Canada Reference Centre, listed in this publication.

B+B (... (...

PRAPE (TITE)

Canadä

Toute l'information essentielle sur l'emploi et le revenu au Canada dans une nouvelle revue trimestrielle.

Si vous avez la responsabilité d'élaborer des stratégies d'emploi, de négocier des contrats de travail, de prévoir les nouvelles tendances du marché ou d'administrer des programmes sociaux, vous ne pouvez pas vous passer de *L'emploi et le revenu en perspective*.

Cette revue vous renseigne sur tout ce qui se passe dans le domaine de l'emploi... les employés à temps partiel, les pensions, les changements de l'industrie... et des revenus... les disparités salariales entre hommes et femmes, le revenu familial et les habitudes de consommation et plus encore. Chaque numéro de cette revue trimestrielle comprend:

- Des articles de fond... des analyses détaillées sur des suiets de l'heure
- Un forum... une tribune pour échanger vos idées et connaître l'opinion des autres chercheurs et lecteurs
- Des sources... un condensé de nouvelles sources d'information, de renseignements et une mise à jour sur les recherches en cours
- Des indicateurs clés de l'emploi et du revenu... plus de 60 indicateurs vous permettant d'analyser les tendances du marché provincial et national.

Ne ratez pas un seul numéro. Abonnez-vous dès aujourd'hui!

Un abonnement à *L'emploi et le revenu en perspective* (n° 75-001F au catalogue) coûte 50 \$ pour quatre numéros par an au pays et 60 \$ annuellement à l'étranger.

Pour commander, écrivez à **Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6** ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près de chez vous (voir la liste dans cette publication).

For faster service, call toll free and use your VISA or MasterCard.

Pour obtenir votre revue plus rapidement, composez le numéro suivant sans frais et portez la commande à votre compte VISA ou MasterCard.

1-800-267-6677



ROCK SOLID INFORMATION

et a focus on Canada's markets and business opportunities with **the** source of reliable information... Statistics Canada and its unequaled family of outstanding publications and services.

Relying on Statistics Canada means you're building your decisions on hard facts assembled by a professional organization with a world-wide reputation for scrupulous accuracy and complete reliability.

Join the thousands of corporations and individuals who base their Canadian business decisions on Statistics Canada publications. Year after year.

For more information on Statistics Canada's extensive range of publications and information services, please call toll-free 1-800-267-6677.

At Statistics Canada, we provide information you can build on.

SOLIDE COMME LE ROC

tatistique Canada vous offre des produits et services de qualité qui vous donnent une image claire du secteur canadien des affaires.

Joignez-vous aux milliers de personnes et d'entreprises qui, année après année, fondent leurs décisions sur les publications de Statistique Canada.

Vous fier à Statistique Canada, c'est fonder vos décisions sur des renseignements solides, recueillis par un organisme dont la réputation internationale en est une d'exactitude et de fiabilité.

Pour obtenir plus de renseignements sur toute la gamme de publications et de services qu'offre Statistique Canada, veuillez composer le numéro sans frais 1-800-267-6677.

Statistique Canada fournit l'information à la base des grandes réalisations.

Catalogue 51-002 Quarterly

Air Carrier Operations in Canada

July - September 1988

Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada Juillet – septembre 1988



Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre, Transportation Division.

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick	
and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area serve	ed
by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories	
(area served by	
NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto

Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports.

Terre-Neuve et Labrador

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

1-800-563-4255

Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Bruns	SWICK	
et Île-du-Prince-Édouard		1-800-565-7192
Québec		1-800-361-2831
Ontario		1-800-263-1136
Manitoba		1-800-542-3404
Saskatchewan		1-800-667-7164
Alberta '		1-800-282-3907
Sud de l'Alberta		1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et cen	itrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la CB.		
(territoire desservi par la Northw	vesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest		
(territoire desservi par la		
NorthwesTel Inc.)	Appelez à frais vi	rés au 403-495-2011

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6

1(613)951-7277

Numéro du bélinographe 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto

Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada

Transportation Division Aviation Statistics Centre

Statistique Canada

Division des transports
Le centre des statistiques de l'aviation

Air carrier operations in Canada

July-September 1988

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet-septembre 1988

Published under the authority of the Minister of Regional Industrial Expansion

© Minister of Supply and Services Canada 1990

Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Programs and Publishing Products Group, Acting Permissions Officer, Crown Copyright Administration, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A OS9.

January 1990

Price: Canada, \$23.00, \$92.00 a year Other Countries, \$27.50, \$110.00 a year

Payment to be made in Canadian funds or equivalent

Catalogue 51-002, Vol. 19, No. 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre de l'Expansion industrielle régionale

 Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1990

Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Groupe des programmes et produits d'édition, agent intérimaire aux permissions, administration des droits d'auteur de la Couronne, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Janvier 1990

Prix: Canada, \$23.00, \$92.00 par année Autres pays, \$27.50, \$110.00 par année

Paiement en dollars canadiens ou l'équivalent

Catalogue 51-002, vol. 19, nº 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- -- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

Metric

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

	·
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	685 ton-mile

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and D.P. Chartrand, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, R. Lund and K. Tierman are the Statisticians, and P. Bailie is Head of the Operations. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piétro is the Senior Statistician.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Lancia de Carta La

wetriques	imperiales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

REMERCIEMENTS

Imperial

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et de D.P. Chartrand, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Soussection des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont G. Baldwin est le chef, R. Lund et K. Tieman sont les statisticiens et P. Bailie est le chef des opérations. La Soussection de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piétro est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

Table of Contents

Table des matières

		Page			raye
Highlights		V	Faits saillants	s	٧
Introduction		vii	Introduction		vii
Special Artic	les	viii	Études spéc	iales	viii
SECTION 1	THE QUARTER IN REVIEW		SECTION I	REVUE DU TRIMESTRE	
Table 1.1	Ratios - Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1	Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démogra- phiques choisis	2
SECTION 2	OPERATING STATISTICS		SECTION 2	STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Table 2.1	Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4		Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation - Trans- porteurs aériens canadiens de niveau I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Terri- tory - Canadian Air Carriers	7	Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens	7
SECTION 3	FINANCIAL DATA		SECTION 3	DONNÉES FINANCIERES	
Table 3.1	Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Table 3.2	Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I	9	Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	EMPLOYMENT AND FUEL DATA		SECTION 4	DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11	Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12	Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12
SECTION 5	FARE BASIS DATA		SECTION 5	DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Table 5.1	Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	14	Tableau 5.1	Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	14

Table of Contents - Concluded Table des matières - fin

		Page			Page
Table 5.2	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.2	Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	15
Table 5.3	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.3	Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	15
Table 5.4	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	Tableau 5.4	Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	16
Table 5.5	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17	Tableau 5.5	Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	17
Table 5.6	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18	Tableau 5.6	Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	18
Notes to Us	ers		Notes aux ut	ilisateurs	
Methodolog	y and Data Limitations	21	Méthodes et	restrictions	21
Factors Wh	ich May Have Influenced the Data	25	Facteurs pou	uvant avoir une incidence sur les données	25
Glossary		27	Glossaire		29
Publications Division	Available from the Transportation	32	Publications	disponibles à la Division des transports	32

Highlights

- The volume of operations by Canadian air carriers continued to show strong growth in the third quarter of 1988, spurred on by a strong domestic economy, an increase in worldwide travel, and an increase in the number of available seats offered by the major Canadian air carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Wardair) and the affiliate networks of Air Canada and Canadian. Total passengers carried in the third quarter rose by 10.5% to 10.1 million over the third quarter of 1987.
- Increased activity in the unit toll market was evident as unit toll passengers carried during the third quarter of 1988 increased by 12.4% to 8.6 million, while passenger-kilometres increased by 15.2% to 15.3 billion. Charter passengers carried only increased by 0.7% to 1.6 million during the third quarter of 1988. Increases in the unit toll market were greatly influenced by the continued growth of the affiliate network of the major carriers, and by growth in the major carriers, especially Wardair, which continued to shift its focus from charter operations to scheduled operations.
- During the first, second and third quarters of 1988, Wardair increased its total passengers carried by 26.7%, 30.5% and 37.7%, respectively, over these quarters of 1987. Between December, 1987 and September, 1988, Wardair introduced 12 new Airbus A310's to its fleet. In the third quarter of 1988, the number of passengers carried by Wardair on unit toll services increased by 102.8% to 566,000, over the third quarter of 1987. This was accompanied by a 33.0% drop in the number of charter passengers carried by Wardair, as the airline used its new capacity to compete more heavily with Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. on domestic and transatlantic scheduled services.
- While the number of charter passengers carried by Wardair decreased by 85,000 or 33.0%, the number of charter passengers carried by all Canadian air carriers rose by 0.7% in the third quarter of 1988. This was largely due to a 30.4% increase in charter passengers carried by Air Canada which accounted for an increase of 37,000 passengers. It was also due to the continued growth of established charter carriers such as Nationair, as well as the entry of new charter carriers such as Air Transat.

Faits saillants

- Le volume des opérations des transporteurs aériens canadiens a continué de s'accroître fortement au cours du troisième trimestre de 1988. Cette hausse fut stimulée par une économie intérieure expansionniste, par une augmentation universelle des voyages et par une augmentation dans le nombre de sièges offerts par les principaux transporteurs aériens canadiens (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) et du réseau d'affiliés d'Air Canada et de Canadien. Le nombre total de passagers transportés pour le troisième trimestre a atteint 10.1 millions, soit une hausse de 10.5% par rapport au même trimestre en 1987.
- La croissance des activités au niveau du marché pour les services à taxe unitaire est évidente, puisque le nombre de passagers transportés s'est accru de 12.4% pour atteindre 8.6 millions, et que le nombre de passagerskilomètres réalisés a connu une hausse de 15.2% pour s'établir à 15.3 milliards. Au niveau des services d'affrètement, les passagers transportés ont augmenté de seulement 0.7% pour atteindre 1.6 million au cours du troisième trimestre de 1988. Les augmentations dans le secteur des services à taxe unitaire s'expliquent en grande partie par la croissance soutenue des réseaux d'affiliés des principaux transporteurs, de même que par la croissance des principaux transporteurs, spécialement Wardair, qui a concentré davantage ses opérations sur les services à horaire fixe plutôt que sur les services d'affrètement.
- Au cours des premier, deuxième et troisième trimestres de 1988, Wardair a accru son total de passagers transportés de 26.7%, 30.5% et 37.7% respectivement, par rapport aux périodes correspondantes en 1987. Entre décembre 1987 et septembre 1988, Wardair a introduit 12 nouveaux Airbus A310 à sa flotte. Au cours du troisième trimestre de 1988, le nombre de passagers transportés par Wardair sur les services à taxe unitaire s'est chiffré à 566,000, en hausse de 102,8% relativement à la même période en 1987. Par ailleurs, on note une baisse de 33.0% dans le nombre de passagers transportés sur les services d'affrètement, Wardair ayant utilisé ses nouveaux aéronefs pour concurrencer avec Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée au niveau des services à horaire fixe pour les vols intérieurs et transatlantiques.
- Alors que le nombre de passagers transportés par Wardair a diminué de 85,000 ou 33.0% pour les services affrétés, le nombre de passagers transportés par tous les transporteurs aériens pour ces mêmes services a augmenté de 0.7% au troisième trimestre de 1988. Ceci s'explique par le fait qu'Air Canada a connu une augmentation de 30.4%, ce qui représente une hausse de 37,000 passagers. Une deuxième explication qui vient s'ajouter à la première, est celle de la croissance soutenue de transporteurs déjà établis comme Nationair et à l'entrée de nouveaux transporteurs comme Air Transat.

- The number of charter passengers carried on transborder markets by Canadian air carriers rose by 76.4% to 313,000 during the third quarter of 1988. This was largely due to Wardair's charter programs to California and Florida. Wardair's charter program to California began in July 1988.
- Passenger revenue per passenger-kilometre reported by the three major Canadian air carriers on their scheduled services decreased from 9.8 cents to 9.3 cents, during the third quarter of 1988. The main factor behind this decrease was the highly competitive environment for scheduled services and accompanying fare reductions which occurred when Wardair began focusing its operations on domestic scheduled services, especially business travel.
- While the operating income of Level II and III Canadian air carriers decreased by 13.7%, or \$5.5 million in the third quarter of 1988, the operating income of the three major Canadian air carriers decreased by 28.1% or \$66.1 million, despite an increase of 5.4% in their operating revenues. While all three major air carriers reported reduced operating incomes, Canadian Airlines International Ltd. reported the greatest decrease, a 51.3% fall from \$89.9 million to \$43.8 million. In addition to reduced fares, the major airlines faced higher costs as the competitive environment led to higher advertising costs.
- Compared to a year ago, the third quarter 1988 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 10.4% in unadjusted terms, while the discount fare index fell by 7.8%. For the international markets, the economy and discount fare indexes rose by 3.3% and 0.2%, respectively.
- During the third quarter of 1988, 67.5% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 57.3% in 1987. Over two out of every three (70.8%) international scheduled passengers flew on discount fares.
- The increase in the utilization of discount fares in the third quarter of 1988 was apparent in all provinces and territories. Quebec and Ontario with respective gains of 14.1 and 11.9 percentage points compared to the same period in 1987, posted the largest increases.
- During the third quarter of 1988, the average fare paid by the air passengers on all domestic citypairs amounted to \$153, while the average fare paid by the international passengers totalled \$347.

- Au cours du troisième trimestre de 1988, le marché transfrontalier a progressé de 76.4% pour atteindre 313,000 passagers transportés sur les services d'affrètement. Ceci est dû au fait que Wardair a commencé à offrir des vols vers la Californie et la Floride. Les vols vers la Californie ont commencé en juillet 1988.
- Le rapport recettes-passagers par passager-kilomètre déclaré par les trois principaux transporteurs pour les services à horaire fixe a chuté, passant de 9.8 cents à 9.3 cents pour le troisième trimestre de 1988. Le principal facteur expliquant cette baisse est la concurrence intense sur le marché des services à horaire fixe et la réduction des tarifs qui en a découlé, lorsque Wardair a commencé à concentrer ses opérations sur les services intérieurs à horaire fixe, particulièrement pour la catégorie des voyages d'affaires.
- Alors que le revenu d'exploitation pour les transporteurs de niveau II et III a diminué de 13.7% ou \$5.5 millions au cours du troisième trimestre de 1988, le revenu d'exploitation des trois principaux transporteurs a chuté de 28.1% ou \$66.1 millions, malgré une augmentation de 5.4% de leurs recettes d'exploitation. Bien que les trois principaux transporteurs aériens ont vu leur revenu d'exploitation décliné, c'est la compagnie les Lignes aériennes Canadien International Ltée qui a enregistré la plus forte baisse, ses revenus d'exploitation passant de \$89.9 millions à \$43.8 millions, soit une baisse de 51.3%. En plus des tarifs réduits, les principaux transporteurs ont fait face à une augmentation des coûts, puisque la présence d'un environnement très concurrentiel a engendré des coûts de promotion plus importants.
- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs à horaire fixe a progressé de 10.4% au cours du troisième trimestre de 1988, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 7.8%. Pour les marchés internationaux, les indices des tarifs économiques et réduits se sont accrus de 3.3% et 0.2% respectivement.
- Au cours du troisième trimestre de 1988, 67.5% des passagers de vols intérieurs à horaire fixe ont profité de tarifs réduits, en regard de 57.3% en 1987. Plus de deux passagers sur trois (70.8%) des services internationaux à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit.
- L'ensemble des provinces et des territoires ont connu une hausse dans l'utilisation des tarifs réduits au cours du troisième trimestre de 1988. Le Québec et l'Ontario avec des gains respectifs de 14.1 et 11.9 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à la même période en 1987.
- Au cours du troisième trimestre de 1988, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$153, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$347.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication Air Carrier Operations in Canada and the redesigned annual publication Canadian Civil Aviation maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, Air Carrier Operations in Canada, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year. In addition, the 1987 data that appear in sections 1, 2, 3 and 4 of this publication have been re-tabulated using the 1988 reporting level definitions.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1^{er} janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précèdente. En outre, les données de 1987 qui figurent aux sections 1, 2, 3 et 4 de la publication ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux de déclaration utilisés en 1988.

Special Articles

Canada's Level I Air Carriers and the World's Scheduled Air Carriers

Below is a comparison of an important operating result for Canada's Level I air carriers and the world's major scheduled air carriers for the period 1980 to 1987, 1987 is the most recent year for which complete figures are available.

The data for Canada's Level I carriers are drawn from the Statistics Canada publication, Canadian Civil Aviation (Catalogue No. 51-206). Data for the world's scheduled air carriers are taken from the International Civil Aviation Organisation (ICAO) publication, Financial Data — Commercial Air Carriers, Digest of Statistics No. 353. It should be noted that the ICAO data include results for the major scheduled airlines of ICAO contracting states.

In order to present comparative data for the two sets of figures, operating income (loss) is shown as a percentage of operating revenues in the chart below for each of the years from 1980 to 1987.

Études spéciales

Transporteurs aériens canadiens de niveau I et les transporteurs aériens mondiaux à horaire fixe

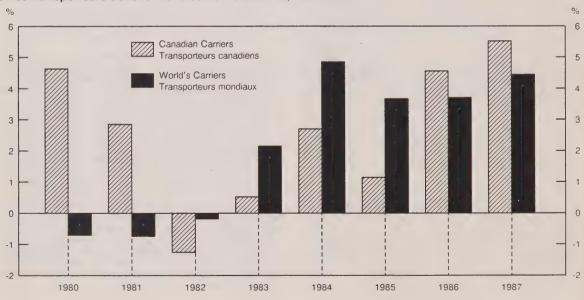
Le graphique ci-dessous présente une comparaison d'un important résultat opérationnel pour les transporteurs aériens canadiens de niveau I et les principaux transporteurs mondiaux à horaire fixe pour les années 1980 à 1987. L'année 1987 est la plus récente pour laquelle des statistiques complètes sont disponibles.

La source des données pour les transporteurs canadiens de niveau I est la publication de Statistique Canada Aviation civile canadienne (nº au catalogue 51-206). Les données pour les transporteurs aériens mondiaux à horaire fixe sont extraites de la publication de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Renseignements financiers – transporteurs aériens commerciaux, Recueil de statistiques nº 353. Veuillez noter que les données de l'OACI comprennent les résultats des principaux transporteurs aériens des États-membres de l'OACI.

Dans le but de faciliter la présentation des données comparatives pour les deux séries de chiffres, le revenu (perte) d'exploitation est exprimé en termes de pourcentage des recettes d'exploitation dans le graphique ci-dessous pour chaque année de la période 1980 à 1987.

Figure 1
Operating Profitability Comparison for Canada's Level I Air Carriers and the World's Scheduled Air Carriers, 1980-1987

Comparaison de la rentabilité d'exploitation pour les transporteurs aériens canadiens de niveau let les transporteurs aériens mondiaux à horaire fixe, 1980-1987



It is readily observed that both sets of figures reflect the world economic downturn in the early 1980's. This was particularly evident in 1982, the only year during the period during which Canada's Level I carriers experienced an operating loss. Since 1982, a correlation between the two sets of figures is recognizable, although the world's carriers made a faster recovery from the economic downturn, but with the Canadian carriers showing better economic performance in 1986 and 1987.

Fleet of the Level I Canadian Air Carriers

Information contained in recent publications of the Aviation Statistics Centre's Fleet Report show the beginning of a fleet renewal process by the Canadian Level I air carriers. This renewal is designed to accomplish the goals of replacing an aging fleet, while meeting the changing needs of the airlines.

Table 1 below shows the fleets of the three Level I carriers, by aircraft type, as of January, 1988, as compared to July, 1989.

On observe facilement que les deux séries de chiffres reflètent le déclin économique mondial survenu au début des années 1980. En 1982, la seule année au cours de la période où les transporteurs canadiens de niveau I ont enregistré une perte d'exploitation, la manifestation était particulièrement évidente. Depuis 1982, on remarque une corrélation entre les deux séries de chiffres, même si les transporteurs mondiaux ont amélioré leur rendement plus rapidement après la récession économique. En 1986 et 1987, cependant, les transporteurs canadiens ont enregistré une meilleure performance économique.

Flotte aérienne des transporteurs aériens canadiens de niveau l

L'information contenue dans les récentes publications du Centre des statistiques de l'aviation sur les parcs aériens démontre le début d'un renouvellement de la flotte des transporteurs aériens canadiens de niveau l. Ce renouvellement est effectué en vue de remplacer les aéronefs âgés tout en répondant aux nouveaux besoins des compagnies aériennes.

Le Tableau 1 ci-dessous présente les flottes des trois transporteurs de niveau I, par type d'aéronef, pour janvier 1988 et juillet 1989.

TABLE 1. Fleet of the Level I Canadian Air Carriers (January 15, 1988 and July 15, 1989)

TABLEAU 1. Flotte des transporteurs aériens canadiens de nivèau I (15 janvier 1988 et 15 juillet 1989)

	Air C	anada	Can	adi»n	Ward	aır
Aircraft type	January	July	January	July	January	July
Type d'aéronef	Janvier 1988	Juillet 1989	Janvier 1988	Juillet 1989	Janvier 1988	Juille 1989
Jets - À réaction						
A300	_	_	-	_	2	-
A310	_	_	-	-	3	12
B727	33	33	-	-	-	-
B737	-	-	72	62	_	-
B747	6	6	-	-	3	3
B767	14	21	-	8	_	
DC8F	8	6	-	· · · -	-	-
DC9	35	36	-	-	_	-
DC10	nam .	-	12	12	3	
L1011	15	14	-	-	-	
Total jets - Total à réaction	111	116	84	82	11	15
Turboprops - Turbopropulseurs						
FA22	_	_	3	1	_	-
L188	-	-	1	-	_	-
Total turboprops - Total turbopropulseurs	-	-	4	1	-	
Total aircraft - Total des aéronefs	111	116	88	83	11	15

Source: Fleet Report - Inventory of Commercial Aircraft of Canada

Source: Rapport sur le parc aérien - Répertoire des aéronefs commerciaux du Canada

While the total number of jets contained in the fleet of the Level I air carriers has risen, some of the most notable changes are taking place within the composition of the fleets. The most noteworthy change for Air Canada was the increase in its fleet of Boeing 767's from 14 to 21, over the period shown above. The increase also reflects a transition by Air Canada to increase the number of extended range Boeing 767 models (200 series). Seven of these aircraft are now the extended range version. In recent months, Air Canada announced orders for six new extended range Boeing 767's (300 series), with the possibility of acquiring 12 more. The extended range aircraft have lower operating costs than the Lockheed L-1011, and are expected to replace the L-1011 on Air Canada's long haul domestic routes and on some international routes. The international routes that carry the most passengers will still be dominated by Boeing 747's which usually operate in the 400 seat range. In the area of goods transport. Air Canada has reduced its fleet of McDonnell Douglas DC-8 freighters by two, cutting back some of its freighter service.

Canadian Airlines International Ltd. also reported the addition of Boeing 767's to its fleet. In January, 1988, Canadian had only two types of jets, the Boeing 737, which seats roughly 120 passengers, and the McDonnell Douglas DC-10 with a 250 seat capacity. By July, 1988, Canadian reported that they were operating five extended range Boeing 767's (300 series), an aircraft that filled their need for both long range flights and seating capacity in the 200 passenger range. By July 1989, they reported eight of these aircraft in operation.

Canadian Airlines International Ltd. traditionally adds extra Boeing 737's to their fleet in the winter, in order to accomodate the requirements of the winter charter market to southern destinations. Taking away this seasonal aspect of the data, comparison of their jet fleet as of July 1987, and July 1989, shows totals of 75 and 82 jet aircraft, respectively. Over this two year period, Canadian reduced its fleet of Boeing 737's from 63 to 62, and as noted above, increased its fleet of Boeing 767's from zero to eight.

Wardair, which brought three Airbus A310's into service in December of 1987, reported the operations of nine of these aircraft by July, 1988, and twelve by October, 1988. These additions increased Wardair's fleet by nearly 100% between December, 1987 and July, 1989, allowing the airline to substantially increase its share of the market for scheduled services held by Canadian air carriers.

Alors que le nombre total d'aéronefs à réaction a augmenté pour les transporteurs de niveau I, certains des changements les plus remarquables ont prévalu au niveau de la composition du parc aérien. Le changement le plus notable pour Air Canada a été l'addition de Boeing 767 à sa flotte, ceux-ci passant de 14 à 21 aéronefs au cours de la période à l'étude. L'augmentation reflète aussi la transition d'Air Canada d'accroître le nombre d'aéronefs Boeing 767 (série 200) de version de distance franchissable allongée. Sa flotte comprend maintenant sept aéronefs de cette version. Récemment. Air Canada a annoncé qu'elle avait commandé six nouveaux aéronefs Boeing 767 (série 300) de version de distance franchissable allongée avec la possibilité d'en acquérir 12 autres. Ces versions d'aéronefs ont un coût d'exploitation inférieur au Lockheed L1011, et on peut s'attendre à voir disparaître le Lockheed L1011 sur les routes intérieures de longue distances et sur certaines routes internationales. Les routes internationales qui transportent le plus de passagers continueront à être dominées par les Boeing 747, qui ont normalement une capacité de 400 sièges. Dans le secteur du transport des marchandises, Air Canada a réduit la moitié de ses appareils DC8 McDonnell Douglas, éliminant ainsi une partie de son service de fret.

Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont également déclaré une augmentation de Boeing 767 à leur flotte. En janvier 1988, les Lignes aériennes Canadien International avaient seulement deux types d'aéronefs à réaction, soit le Boeing 737 qui peut asseoir environ 120 passagers et le DC10 McDonnell Douglas qui a une capacité de 250 passagers. En juillet 1988, cette même compagnie a déclaré avoir utilisé cinq Boeing 767 (série 300) de version à distance franchissable allongée. Ce type d'aéronef a rempli leurs besoins en ce qui concerne les vols à longue distance et la capacité d'asseoir environ 200 passagers. Enfin, en juillet 1989, Canadien a déclaré que huit de ces aéronefs étaient en exploitation.

Traditionnellement, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont toujours déclaré plus de Boeing 737 durant la période hivernale afin d'accommoder le marché des vols affrétés vers les destinations du Sud. En ne tenant pas compte de cet aspect saisonnier, une comparaison entre la flotte d'aéronefs à réaction de juillet 1987 à celle de juillet 1989 démontre un total de 75 et 82 aéronefs respectivement. Au cours de cette période de deux ans, Canadien a réduit sa flotte de Boeing 737 de 63 à 62 et, tel que déjà mentionné, a accru sa flotte de Boeing 767 de 0 à 8.

Wardair qui a mis en service trois aéronefs de type Airbus A310 en décembre 1987, a déclaré l'exploitation de neuf appareils de ce type en juillet 1988 et douze, en octobre 1988. Ces additions ont augmenté la flotte de Wardair de près de 100% entre décembre 1987 et juillet 1989, lui permettant d'accroître sa part de marché des services à horaire fixe d'une manière importante.

Major Carrier Affiliates and the Unit Toll Market - Third Quarter, 1988

Table 2 below presents the operations of the affiliate network of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.

The Air Canada affiliate network consists of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a division of Soundair Corporation) and Northwest Territorial Airways. The Canadian Airlines International affiliate network includes Air Atlantic, Calm Air, Lignes aériennes Inter-Quebec, Ontario Express, Quebecair and Time Air. Unit toll services of Quebecair and Lignes aériennes Inter-Quebec are marketed under the name of Inter- Canadian.

In the third quarter of 1988, the carriers included in both families accounted for 88.9% of unit toll passengers, and 83.3% of unit toll passenger-kilometres, reported by all Canadian air carriers. They also accounted for 90.0% of all unit toll revenues reported by Canadian air carriers during this period.

Wardair expanded continuously into the unit toll market in 1988, increasing its share of passenger-kilometres flown from 5.3% to 14.4%, between the first quarter and third quarter of 1988. Air Canada's market share fell from 51.0% to 44.5% during these periods, while the share held by Canadian Airlines International Limited fell from 39.0% to 35.3%.

If Wardair is included with these families, the shares of unit toll passengers, passenger-kilometres and passenger revenue accounted for by this group rises to 95.5%, 97.6% and 98.1%, respectively. In 1989, PWA Corporation Ltd. purchased Wardair. They are also the owners of Canadian Airlines International. Wardair data are not included in the Canadian Airlines International affiliates or family data in Table 2.

Les affiliés des principaux transporteurs et le marché des services à taxe unitaire - Troisième trimestre, 1988

Le Tableau 2 ci-dessous présente les opérations du réseau d'affiliés pour Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

Le réseau d'affiliés d'Air Canada est constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (une division de la société Soundair) et Northwest Territorial Airways. Le réseau d'affiliés pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée se compose de: Air Atlantic, Calm Air, les Lignes aériennes Inter-Québec, Ontario Express, Québecair et Time Air. Les services à taxe unitaire pour Québecair et les Lignes aériennes Inter-Québec sont connus sous la marque de commerce Inter-Canadien.

Au cours du troisième trimestre de 1988, ces deux groupes de transporteurs représentaient 88.9% des passagers et 83.3% des passagers-kilomètres pour les services à taxe unitaire. De plus, ils obtenaient 90.0% des recettes totales générées par les services à taxe unitaire des transporteurs aériens canadiens durant cette même période.

Wardair a continué son expansion sur le marché des services à taxe unitaire en 1988, augmentant sa part de passagers-kilomètres réalisés de 5.3% à 14.4%, entre le premier et le troisième trimestres de 1988. La part du marché d'Air Canada a chuté de 51.0% à 44.5% durant cette période, pendant que la part des Lignes aériennes Canadien International Ltée a chuté de 39.0% à 35.3%.

En incluant Wardair avec ces deux groupes, les parts du marché pour les passagers, les passagers-kilomètres et les recettes pour les services à taxe unitaire grimpent respectivement à 95.5%, 97.6% et 98.1%. La société PWA Ltée, a acheté Wardair en 1989 et est aussi propriétaire des Lignes aériennes Canadien International. Il est à noter que les données de Wardair ne sont pas incluses dans les données du groupe des Lignes aériennes Canadien International Ltée qui figurent au Tableau 2.

TABLE 2. Unit Toll Operations of the Affiliate Network of the Two Major Canadian Air Carriers – Third Quarter, 1988

TABLEAU 2. Opérations des services à taxe unitaire du réseau d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Troisième trimestre, 1988

		Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Air Canada , Family	Canadian Airlines International Family
		Affiliés d'Air Canada	Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers	. %	668 063	689 635	4 472 180	3 148 005
Market Share – Part du marché Passenger-kilometres – Passagers- kilomètres Market Share – Part du marché		7.79 264 725 671 1.73	8.04 266 618 425 1.75	52.17 7 060 394 131 46.22	36.72 5 658 027 007 37.04
Passenger revenue – Recettes- passagers	\$	62 381 037	62 940 787	747 483 037	575 419 035
Hours Flown - Heures de vol		39 291	42 348	130 754	118 330
Passenger revenue per passenger- kilometre – Recettes-passagers par passager-kilometre	\$	0.24	0.24	0.11	0 10



SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW - REVUE DU TRIMESTRE

TABLE 1.1. Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1988

TABLEAU 1.1. Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1988

			Total		/	Air Canada	
	_	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
				%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services à taxe unitaire	\$	0.098	0.093	-5.0	0.103	0.101	-2.
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$	0.413	0.398	-3.7	0.395	0.388	-4.
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrètement	\$	0.815	0.787	-3.4	0.840	0.825	-1.
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	41 361	40 037	-3.2	38 530	36 307	-5.
Fotal operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	118.50	111.94		115.75	113.96	
			Canadi»n			Wardair	
		1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	_			%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services à taxe unitaire	\$	0.099	0.095	-3.6 ,	0.064	0.062	-3.
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$	0.499	0.438	-12.3	0.210	0.289	37
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrètement	\$	0.889	0.851	-4.3	0.532	0.544	2
otal operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	41 116	40 471	-1.6	82 104	68 893	-16
otal operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses							
	%	119.54	107.76		133.89	117.95	

Selected Economic and Demographic Indicators, July-September 1988 **TABLE 1.2.**

TABLEAU 1.2. Indicateurs économiques et démographiques choisis, Juillet-septembre 1988

•		1987	1988	Change	
				Variation	
				%	
Population of Canada - Population du Canada	'000	25 643.9	25 938.6	1.1	
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	13 034.0	13 304.0	2.1	
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	368 020.0	399 984.0	8.7	
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	14 351.1	15 420.4	7.5	
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ² – Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	(3)	205.8		
- International travel - Voyages internationaux	\$	91.1	99.3	9.0	
Average spending per trip (including fares) ⁴ - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴					
 Domestic travel - Voyages intérieurs International travel - Voyages internationaux 	\$ \$	(3) 1 138.2	783.5 1 146.2	0.7	
Average cost of air fares (Level I carriers) - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)					
Domestic travel - Voyages intérieurs International travel - Voyages internationaux	\$ \$	155.4 339.8	153.4 347.3	-1.3 . 2.2	
Consumer Price Index - Indice des prix à	1000 100				
la consommation - All items - Ensemble	1983 = 100	118.9	123.6	4.0	
- Transportation - Transports		119.0	120.0	0.8	
Public transportation - Transport public		149.2	131.3	-12.0	
Fravel price index - Indice des prix des					
voyages	1983 = 100	123.9	124.8	0.7	
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de					
niveau I)	1983 = 100				
- Domestic travel - Voyages intérieurs		125.1	127.4	1.8	
- International travel - Voyages internationaux		118.4	118.7	0.3	
ndex of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100				
- All industries - Toutes les industries		121.1	126.5	4.5	
 Transport industry - Industrie du transport 		124.1	133.4	7.5	
- Air transportation - Transport aérien		133.9	147.5	10.2	
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product — Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie					
du transport	%	17.1	17.5		

(s.a.) - seasonally adjusted - (dés.) - désaisonnalisé

Source: Canadian Statistical Review and Bank of Canada. - Revue statistique du Canada et Banque du Canada.

Includes international passenger fares. - Comprend le prix du transport des voyages internationaux.

Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

This figure is not available for the year 1987, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period July-September 1986, the per capita trip spending totalled \$163.2 and the average spending per trip, \$609.9. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1987, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période Juillet-septembre 1986, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$163.2 et les dépenses moyennes par voyage. \$609.9.

⁴ Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. - For overseas trips, includes other modes of transportation. - Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

SECTION 2 OPERATING STATISTICS - STATISTIQUES D'EXPLOITATION

TABLE 2.1. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, July-September 1988

TABLEAU 2.1. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Juillet-septembre 1988

			Levels I-III Niveaux I-III			Levels I-IV Niveaux I-IV	10.4		
		1987	1988	Change Variation	1987	1988			
		'000	'000	%	'000	'000	%		
All services - Tous les services									
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		93	87	-6.5	278	262	-5.8		
Passengers - Passagers		8 921	9 693	8.7	9 167	10 126	10.5		
Goods carried - Marchandises transportées	kg	162 414	153 997	-5.2	171 768	160 700	-6.4		
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres			18 960 963			19 650 580			
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises.			1 896 096			1 965 058			
tonnes-kilomètres			385 513			401 118			
Fotal tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres			2 281 609			2 366 176			
Hours flown - Heures de vol		408	441	8.2	608	641	5.5		
Unit toll services - Services à taxe unitaire									
Passengers - Passagers		7 549	8 425	11.6	7 625	8 574	12.4		
Goods carried - Marchandises transportées	kg	112 581	118 438	5.2	112 808	118 580	5.		
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres - Passagers,		13 239 729	15 230 523	15.0	13 262 835	15 277 830	15.		
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		1 323 973	1 523 052	15.0	1 326 283	1 527 783	15.		
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres - Total des tonnes-		330 919	349 355	5.6	330 978	349 502	5.1		
kilomètres		1 654 892	1 872 407	13.1	1 657 262	1 877 285	13.		
Hours flown - Heures de vol		264	302	14.3	. 272	320	17.		
Charter services - Services d'affrètement									
Passengers - Passagers		1 372	1 268	-7.6	1 542	1 552	0.		
Goods carried - Marchandises transportées	kg	49 833	35 559	-28.6	58 960	42 120	-28.0		
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres			3 730 441			4 372 751			
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,			373 044			437 275			
tonnes-kilomètres			36 158			51 616			
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres			409 202			488 891			
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		139	134	-3.9	210	197	-6.		
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères		5	6	30.5	126	125	-1.:		
Hours flown: total - Heures de vol: total		144	140	-2.8	336	321	-4.		

Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

TABLE 2.2. Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, July-September 1988

TABLEAU 2.2. Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Juillet-septembre 1988

,		Dome	estic	Transt	oorder	Other inte	ernational
	_	Intér	ieur	Transfro	ontalier	Autre inte	ernational
		1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		6 983	9.3	1 308	22.3	1 834	7.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg	112 230	-8.8	13 668	-11.1	34 802	4.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		7 518 022	***	1 925 327	***	10 207 231	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		751 802		192 533	•••	1 020 723	
tonnes-kilomètres		138 955	•••	36 909	***	225 254	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		890 757		229 441		1 245 978	•••
Hours flown - Heures de vol		533	3.2	42	15.4	66	20.4
Unit toll services - Services à taxe unitaire		0.457	100	005		4 404	44.0
Passengers - Passagers	1	6 457	12.3	995	11.5	1 121	14.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg	77 504	2.7	9 130	-10.4	31 946	17.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		7 246 056	16.6	1 253 702	2.8	6 778 072	16.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		724 606	16.6	125 370	2.8	677 807	16.3
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		119 012	0.1	23 740	-7.2	206 750	10.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-		119 012	0.1	23 /40	-1.2	200 / 50	10.8
kilomètres		843 618	13.9	149 110	1.1	884 558	15.0
Hours flown - Heures de vol		245	18.1	31	16.5	44	16.2
Charter services - Services d'affrètement				242		710	
Passengers - Passagers	l.a.	526	-17.8	313	76.4	713	-1.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	34 727	-27.1	4 537	-12.6	2 856	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		271 966	***	671 625	***	3 429 160	
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		27 197	***	67 163		342 916	
tonnes-kilomètres		19 943	***	13 169	•••	18 504	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		47 139	•••	80 332		361 420	
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à							0.5
voilure fixe Hours flown: helicopters - Heures de vol:		167	-9.9	11	29.7	20	23.6
hélicoptères		121	-2.1	**	-81.0	3	91.3
Hours flown: total - Heures de vol: total		288	-6.8	11	12.4	23	29.6

TABLE 2.3. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1988

TABLEAU 2.3. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1988

			Total			Air Canada	
		1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
		'000	'000	%	'000	,000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		6 856	7 318	6.7	3 830	3 966	3.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	101 802	107 606	5.7	71 187	66 870	-6.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		14 563 516	16 245 696	11.6	7 448 683	7 558 713	1.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 456 352	1 624 570	11.6	744 868	755 871	1.5
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		341 657	358 558	4.9	229 125	213 254	-6.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		1 798 009	1 983 128	10.3	973 993	969 125	-0.5
Hours flown - Heures de vol		177	196	10.7	95	95	-0.2
Unit toll services - Services à taxe unitaire							
Passengers - Passagers		6 302	6 829	8.3	3 706	3 804	2.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	98 007	104 004	6.1	70 093	66 080	-5.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	g		14 379 497	12.8	6 811 428	6 795 668	-0.2
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		16 878 737	19 201 015	13.8	9 101 984	9 002 589	-1.1
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	75.51	74.89	***	74.83	75.49	
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 274 503	1 437 950	12.8	681 143	679 567	-0.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		321 254	340 642	6.0	216 490	209 277	-3.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		1 595 757	1 778 591	11.5	897 633	888 844	-1.0
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres							
disponibles Weight load factor - Coefficient de		2 562 632	2 859 600	11.6	1 425 075	1 413 357	-0.8
chargement	%	62.27	62.20	***	62.99	62.89	
Hours flown - Heures de vol		165	183	10.9	92	91	-0.5
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		554	490	-11.6	124	161	30.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg	3 796	3 601	-5.1	1 093	790	-27.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 818 488	1 866 199	2.6	637 255	763 045	19.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		181 849	186 620	2.6	63 726	76 304	19.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		20 403	17 917	-12.2	12 635	3 977	-68.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		202 252	204 536	1.1	76 361	80 281	5.1
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		11	12	7.8	3	3	6.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères				-	- 3	3	6.6
Hours flown: total - Heures de vol: total		11	12	7.8	3	3	0.0

TABLE 2.3. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1988 - Concluded

TABLEAU 2.3. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1988 - fin

•			Canadi»n			Wardair	
	_	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
•		,000	,000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		2 490	2 615	5.0	536	738	37.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	24 979	34 146	36.7	5 636	6 590	16.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 935 149	5 681 657	15.1	2 179 684	3 005 325	37.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers,							
tonnes-kilomètres		493 515	568 166	15.1	217 968	300 533	37.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		88 771	111 707	25.8	23 761	33 597	41.4
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-							
kilomètres		582 286	679 873	16.8	241 729	334 130	38.2
Hours flown - Heures de vol		71	81	13.1	10	20	94.5
Unit toll services - Services à taxe unitaire							
Passengers - Passagers		2 317	2 458	6.1	279	566	102.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	24 397	33 479	37.2	3 516	4 446	26.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 613 007	5 391 409	16.9	1 320 593	2 192 420	66.0
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		6 057 141	7 265 927	20.0	1 719 611	2 932 499	70.5
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	76.16	74.20		76.80	74.76	, 0.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers,	,,,	70.10	, 4.20	•••	, 0.00	, ,,,,	
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		461 301	539 141	16.9	132 059	219 242	66.0
tonnes-kilomètres		87 451	110 229	26.0	17 313	21 135	22.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		548 752	649 370	18.3	149 372	240 377	60.9
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		853 246	1 021 080	19.7	284 312	425 163	49.5
Weight load factor - Coefficient de							
chargement	%	64.31	63.60	•••	52.54	56.54	
Hours flown - Heures de vol		66	76	15.0	7	16	115.8
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		173	156	-9.8	257	172	-33.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg	582	667	14.5	2 120	2 145	1.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		322 142	290 249	-9.9	859 091	812 905	-5.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		32 214	29 025	-9.9	85 909	81 291	-5.4
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilometres		1 320	1 478	12.0	6 448	12 462	93.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		33 534	30 503	-9.0	92 357	93 752	1.5
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à							
voilure fixe Hours flown: helicopters - Heures de vol:			5	-10.1	3	4	41.2
hélicoptères		-			-		
Hours flown: total - Heures de vol: total		5	5	-10.1	3	4	41.2

TABLE 2.4. Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, July-September 1988

TABLEAU 2.4. Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens, Juillet-septembre 1988

	1987	1988	Change Variation
	No Nbre	No Nbre	%
Number of carriers - Nombre de transporteurs	59	52	-11.9
Oomestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	10 618	6 065	-42.9
Prince Edward Island - Île-du- Prince-Édouard			
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	265	73	-72.5
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	456		100.0
Quebec - Québec	19 696	16 759	-14.9
Ontario	12 029	11 837	-1.6
Manitoba	3 955	5 327	34.7
Saskatchewan	5 020	4 825	-3.9
Alberta	13 300	15 604	17.3
British Columbia - Colombie-Britannique	36 041	43 182	19.8
Yukon	3 864	4 522	17.0
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	17 809	, 12 321	-30.8
Total	123 053	120 515	-2.1
nternational	3 090	3 250	5.2
rotal	126 143	123 765	-1.9

SECTION 3 FINANCIAL DATA - DONNÉES FINANCIÈRES

TABLE 3.1. Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-III, July-September 1988

TABLEAU 3.1. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Juillet-septembre 1988

	1987	1000	Change
	1907	1988	Variation
	\$ '000	\$ '000	%
. Departing revenues - Recettes d'exploitation			
Init toll services - Services à taxe unitaire	1 500 200	* 600 764	
- Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	1 502 208	1 639 761 1 487 081	9.2
Charter services - Services d'affrètement	 233 619	152 680 223 550	-4.3
Passengers - Passagers Goods - Marchandises		200 389	-4.5
her flying services - Autres services	**	23 161	***
aériens ubsidies - Subventions d'exploitation	9 190	5 207	-43.3
et incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport		1 044	•••
aérien, nettes otal operating revenues - Total des recettes	61 854	52 440	-15.2
d'exploitation	1 806 871	1 922 001	6.4
perating expenses - Dépenses d'exploitation			
aintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol rcraft operations – Exploitation des	15 579	17 974	15.4
aéronefs	542 741	580 438	6.9
aintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol eneral services and administration - Services	177 773	194 633	9.5
généraux et administration epreciation - Dépréciation	724 886 70 104	849 307 75 389	17.2
tal operating expenses - Total des dépenses			7.5
d'exploitation perating income (loss) - Revenu (perte)	1 531 083	1 717 740	12.2
d'exploitation	275 788	204 261	-25.9
on-Operating Income (Expenses) - Revenus (depenses) hors exploitation			
apital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	17 538	43 258	146.7
erest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	11 700		
erest expenses - Intérêts versés scellaneous non-operating income (expenses),	11 700 50 917	14 959 72 029	27.9 41.5
net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets tal non-operating income (expenses), net -	(7 906)	2 200	
Fotal des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(29 586)	(11 612)	-60.8
come (loss) before provision for income axes - Revenu (perte) avant déductions	(20 000)	(11012)	-50.8
de l'impôt ovision for income taxes (tax refund) -	246 201	192 649	-21.8
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	,		
et income (loss) - Revenu (perte) net	101 945 144 256	73 932 118 716	-27.5 -17.7

TABLE 3.2. Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1988

TABLEAU 3.2. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1988

		Total			Air Canada	-2.8 -5.0 21.0 30.2 -54.8	
	1987	1988	Change Variation	1987	1988		
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%	
Operating revenues - Recettes d'exploitation							
Unit toll services - Services à taxe							
unitaire	1 377 089	1 469 139	6.7	790 174	766 265	-3.0	
- Passengers - Passagers	1 244 392	1 333 611	7.2	704 756	685 102		
- Goods - Marchandises	132 697	135 528	2.1	85 418	81 163	-5.0	
Charter services - Services d'affrètement	87 423	91 172	4.3	27 753	33 589	21.0	
- Passengers - Passagers	81 072	86 988	7.3	24 753	32 232		
- Goods - Marchandises	6 351	4 184	-34.1	3 000	1 357	-54.8	
Other flying services - Autres services							
aériens	4 010	3 004	-25.1				
Subsidies - Subventions d'exploitation Net incidental air transport related revenue -	**	•	***		-		
Recettes accessoires liées au transport	10.110	00.000	04.7	10 407	3 475	74 -	
aérien, nettes	42 448	28 992	-31.7	13 427	3 4/5	-/4.	
Total operating revenues - Total des recettes						0	
d'exploitation	1 510 970	1 592 308	5.4	831 354	803 328	-3.4	
O							
Operating expenses - Dépenses d'exploitation							
Maintenance, ground property and equipment -					0.400		
Frais d'entretien, biens et équipement au sol	11 202	12 960	15.7	7 292	8 136	11.6	
Aircraft operations - Exploitation des			- 4	005 704	000 404	7 /	
aéronefs	415 688	445 373	7.1	225 731	209 401	-7.2	
Maintenance, flight equipment - Frais	400.004	400 400	0.5	74 879	77 337	2.0	
d'entretien, équipement de vol	130 894	139 428	6.5	74 679	77 337	3.0	
General services and administration - Services	661 104	764 622	15.7	368 335	376 059	9.	
généraux et administration Depreciation – Dépréciation	56 220	60 126	6.9	41 982	33 970		
	30 220	00 120	0.0	*******	00 0.0		
Total operating expenses - Total des dépenses	1 075 100	1 400 500	11.6	718 220	704 902	.1 0	
d'exploitation	1 275 109	1 422 509	11.0	710 220	704 302	-1.,	
Operating income (loss) - Revenu (perte)	005.000	400 700	00.0	110 100	98 426	12 (
d'exploitation	235 860	169 798	-28.0	113 133	90 420	-13.0	
Non Operating Income (Evanges) - Boughus							
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation							
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·							
Capital gains (losses), net - Gains (pertes)	16 986	42 238	148.7	13 893	(109)		
de capital, nets Interest and discount income - Revenus	10 900	42 230	140.7	10 000	(100)	••	
d'intérêts et d'escomptes	10 216	13 859	35.7	6 687	5 882	-12.0	
Interest expenses - Intérêts versés	40 604	56 841	40.0	28 312	26 765	-5.5	
Miscellaneous non-operating income (expenses),	10 00 .	00 0					
net - Revenus (dépenses) divers hors							
exploitation, nets	(9 158)	589	***	(781)	1 451		
Total non-operating income (expenses), net -							
Total des revenus (dépenses) hors							
exploitation, nets	(22 560)	(155)	-99.3	(8 513)	(19 541)	129.6	
Income (loss) before provision for income	,						
taxes - Revenu (perte) avant déductions							
de l'impôt	213 301	169 643	-20.5	104 621	78 885	-24.6	
Provision for income taxes (tax refund) -							
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	94 144	68 148	-27.6	41 519	31 589	-23.9	

TABLE 3.2. Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1988 - Concluded

TABLEAU 3.2. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1988 - fin

		Canadi»n			Wardair	
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Unit toll services - Services à taxe						
unitaire	498 697	560 728	12.4	88 218	142 146	61.1
- Passengers - Passagers	455 061	512 478	12.6	84 575	136 031	60.8
- Goods - Marchandises	43 636	48 250	10.6	3 643	6 115	67.8
Charter services - Services d'affrètement	19 192	17 924	-6.6	40 478	39 659	-2.0
- Passengers - Passagers	17 513	17 117	-2.3	38 806	37 640	-3.0
- Goods - Marchandises	1 679	808	-51.9	1 672	2 019	20.8
Other flying services - Autres services						
aériens	4 010	3 004	-25.1			
Subsidies - Subventions d'exploitation			***			
Net incidental air transport related revenue -						
Recettes accessoires liées au transport						
aérien, nettes	27 992	25 859	-7.6	1 029	(342)	
,					(,	
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	549 891	607 516	10.5	129 725	181 463	39.9
u exploitation	343 031	007 510	10.5	123 723	101 400	00.0
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment –	0.405	3 327	-4.0	445	1 497	236.4
Frais d'entretien, biens et équipement au sol	3 465	3 321	-4.0	440	1 437	250.
Aircraft operations - Exploitation des	150 332	175 168	16.5	39 625	60 805	53.5
aéronefs	150 332	1/5 100	10.5	39 023	00 000	55
Maintenance, flight equipment - Frais	44 012	51 313	16.6	12 003	10 778	-10.2
d'entretien, équipement de vol General services and administration - Services	44 012	31 313	10.0	12 000	10 773	10.
généraux et administration	257 053	318 548	23.9	35 716	70 014	96.0
Depreciation - Dépréciation	5 135	15 401	199.9	9 103	10 755	18.
	5 155	10 401	100.0	5 .00	10 700	10.
Total operating expenses - Total des dépenses	450.007	500 750		06.000	152 040	58.
d'exploitation	459 997	563 758	22.6	96 892	153 849	50.
Operating income (loss) - Revenu (perte)						4.5
d'exploitation	89 894	43 758	-51.3	32 833	27 614	-15.9
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus						
(dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes)						
de capital, nets	3 207	. 155	-95.2	(114)	42 192	•
Interest and discount income - Revenus						
d'intérêts et d'escomptes	663	6 972	951.6	2 866	1 005	-64.
nterest expenses - Intérêts versés	8 713	13 637	56.5	3 579	16 439	359.
Miscellaneous non-operating income (expenses),						
net - Revenus (dépenses) divers hors						
exploitation, nets	(5 683)	213	***	(2 694)	(1 076)	-60.
Total non-operating income (expenses), net -						
Total des revenus (dépenses) hors						
exploitation, nets	(10 526)	(6 297)	-40.2	(3 521)	25 682	
ncome (loss) before provision for income						
taxes - Revenu (perte) avant déductions						
de l'impôt	79 368	37 462	-52.8	29 312	53 296	81.
Provision for income taxes (tax refund) -	,					
Provision pour l'impôt sur le revenu						
(remboursement d'impôt)	38 088	18 672	-51.0	14 537	17 887	23.
		18 790	-54.5	14 775	35 409	139.
Net income (loss) - Revenu (perte) net	41 280	10 /90	-04.5	14 773	22 408	139.

SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA - DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

TABLE 4.1. Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III, July-September 1988

TABLEAU 4.1. Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Juillet-septembre 1988

Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employes, traitements et salaires payès Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes No Nbre 4 865 5 477 Salaries and wages - Salaires et traitements \$'000 82 423 99 556 Other flight personnel - Autre personnel anvigant No Nbre 6 482 7 943 Salaries and wages - Salaires et traitements \$'000 47 499 55 843 General management and administration - Gestion et administration - Gestion et administration générales No Nbre 3 594 3 868 Salaries and wages - Salaires et traitements \$'000 34 366 38 173 Maintenance labour - Main-d'œuvre 6'entreiten No Nbre 7 336 7 978 Salaries and wages - Salaires et traitements \$'000 66 327 71 073 Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronels et du traffic No Nbre 14 493 16 319 Salaries and wages - Salaires et traitements \$'000 112 704 120 435 Other personnel - Autre personnel No Nbre 7 546 7 928 Salaries and wages - Salaires et traitements \$'000 63 116 76 228 Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés No Nbre 44 316 49 513 Salaries and wages - Salaires et traitements \$'000 406 436 461 308 Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile Carburant et d'huile Turbine fuel - Carburant à turbine L'000 1 147 609 1 260 709 Cost - Coût \$'000 8 900 7 369 Turbine oil - Huile à turbine L'000 141 251			1987	1988	Change Variation
Paid No.					%
No Nore 4 865 5 477 1	id - Nombre moyen d'employés,				
Salaries and wages - Salaires et traitements Simple		No - Nhra	4 865	5 477	12.6
No Nbre 6 482 7 943	ries and wages - Salaires et				20.8
Dersonnel navigant alaries and wages - Salaires et traitements S'000 47 499 55 843		4 000	02 720	03 000	20.0
traitements \$\$'000 47 499 55 843 Beneral management and administration — Gestion et administration — Gestion et administration générales No. — Nore 3 594 3 868 Balanes and wages — Salaires et traitements \$'000 34 366 38 173 Maintenance labour — Main-d'oeuvre d'entretien No. — Nore 7 336 7 978 Maintenance labour — Main-d'oeuvre d'entretien Ro. — Nore Nore 7 336 7 978 Adaintenance labour — Main-d'oeuvre Router Route	rsonnel navigant	No Nbre	6 482	7 943	22.5
tration - Gestion et administration générales (alaines and wages - Salaires et traitements (\$'000 34 366 38 173 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18		\$'000	47 499	55 843	17.6
tration générales alanes and wages - Salaires et traitements \$'000 34 366 38 173 Idaintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien No Nibre 7 336 7 978 alaires and wages - Salaires et traitements \$'000 66 327 71 073 Idaintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien No Nibre 7 336 7 978 alaires and wages - Salaires et traitements \$'000 66 327 71 073 Idireraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic No Nibre 14 493 16 319 alaires and wages - Salaires et traitements \$'000 112 704 120 435 Idher personnel - Autre personnel No Nibre 7 546 7 928 Idialaries and wages - Salaires et traitements \$'000 63 116 76 228 Idialaries and wages - Salaires et traitements \$'000 406 436 49 513 Idialaries and wages - Salaires et traitements \$'000 406 436 461 308 Idialaries and wages - Salaires et traitements \$'000 305 475 302 122 Idialaries and wages - Salaires et traitements \$'000 16 224 12 973 1205 14 2005 16 200 16 224 12 973 1005 16 200 16 200 17 369					
State Stat	tion générales	No Nbre	3 594	3 868	7.6
No Nbre 7 336 7 978 alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 66 327 71 073		\$'000	34 366	38 173	11.1
Alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 66 327 71 073 Formula alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 66 327 71 073 Formula alaries and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du traffic No Nbre 14 493 16 319 Alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 112 704 120 435 There personnel - Autre personnel No Nbre 7 546 7 928 Alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 63 116 76 228 Formula average number of employees - No Nbre 44 316 49 513 Alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 406 436 461 308 Formula average number of employees - No Nbre 14 4 316 49 513 Alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 406 436 461 308 Formula average number of employees No Nbre 14 7 609 12 60 709 Formula average number of employees No Nbre 14 7 609 12 60 709 Formula average number of employees No Nbre 14 7 609 12 60 709 Formula average number of employees No Nbre 14 7 609 12 60 709 Formula average number of employees No Nbre 14 7 609 12 60 709 Formula average number of employees No Nbre 14 7 609 12 60 709 Formula average number of employees No Nbre 14 7 609 12 60 709 Formula average number of employees No Nbre 14 7 609 12 60 709 Formula average number of employees No Nbre 14 7 609 12 60 709 Formula average number of employees No Nbre 14 7 609 12 60 709 Formula average number of employees No Nbre 14 7 609 12 60 709 Formula average number of employees No Nbre 14 7 609 Formula average number of employees No Nbre 14 7 609 Formula average number of employees No Nbre 14 7 600 Formula average number of employees No Nbre 14 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7		No Nibro	7 226	7.070	0.0
Service courant des aéronefs et du traffic servicing - Service courant des aéronefs et du traffic No Nbre 14 493 16 319	ries and wages - Salaires et				8.8
Service courant des aéronefs et du trafic alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 112 704 120 435 The personnel - Autre personnel alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 63 116 76 228 The personnel - Autre personnel alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 63 116 76 228 The personnel - Autre personnel alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 63 116 76 228 The personnel - Autre personnel No Nbre 7 546 7 928 The personnel Personnel No Nbr		\$1000	66 327	71 073	7.2
alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 112 704 120 435 ther personnel - Autre personnel No Nbre 7 546 7 928 alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 63 116 76 228 otal average number of employees - No Nbre 44 316 49 513 alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 406 436 461 308 otal average number of employees - No Nbre 44 316 49 513 alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 406 436 461 308 otal and Oil - Consommation de carburant et d'huile orbine fuel - Carburant à turbine L '000 1 147 609 1 260 709 ost - Coût \$'000 305 475 302 122 asoline - Essence L '000 16 224 12 973 ost - Coût \$'000 8 900 7 369	rvice courant des aéronefs et				
ther personnel — Autre personnel alaries and wages — Salaires et traitements \$'000 63 116 76 228 cotal average number of employees — No. — Nbre 44 316 49 513 alaries and wages — Salaires et traitements \$'000 406 436 461 308 uel and Oil — Consommation de carburant et d'huile urbine fuel — Carburant à turbine	ries and wages - Salaires et				12.6
alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 63 116 76 228 otal average number of employees - No Nbre 44 316 49 513 alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 406 436 461 308 uel and Oil - Consommation de carburant et d'huile urbine fuel - Carburant à turbine ost - Coût \$'000 305 475 302 122 asoline - Essence L '000 16 224 12 973 ost - Coût \$'000 8 900 7 369	itements	\$'000	112 704	120 435	6.9
traitements \$'000 63 116 76 228 otal average number of employees - Nombre total moyen d'employés No Nbre 44 316 49 513 alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 406 436 461 308 uel and Oil - Consommation de carburant et d'huile urbine fuel - Carburant à turbine		No Nbre	7 546	7 928	5.1
Nombre total moyen d'employés No Nbre 44 316 49 513 Idanies and wages - Salaires et 1	aries and wages - Salaires et raitements er flight personnel - Autre ersonnel navigant aries and wages - Salaires et raitements meral management and administration - Gestion et administration générales aries and wages - Salaires et raitements intenance labour - Main-d'oeuvre l'entretien aries and wages - Salaires et raitements craft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et lu trafic aries and wages - Salaires et raitements er personnel - Autre personnel aries and wages - Salaires et raitements al average number of employees - Jombre total moyen d'employés aries and wages - Salaires et raitements al average number of employees - Jombre total moyen d'employés aries and wages - Salaires et raitements al and Oil - Consommation de larburant et d'huile bine fuel - Carburant à turbine st - Coût soline - Essence st - Coût bine oil - Huile à turbine	\$'000	63 116	76 228	20.8
alaries and wages - Salaires et traitements \$'000 406 436 461 308 uel and Oil - Consommation de carburant et d'huile urbine fuel - Carburant à turbine L '000 1 147 609 1 260 709 ost - Coût \$'000 305 475 302 122 asoline - Essence L '000 16 224 12 973 ost - Coût \$'000 8 900 7 369		No Nbre	44 316	49 513	11.7
uel and Oil – Consommation de carburant et d'huile urbine fuel – Carburant à turbine ost – Coût L '000 1 147 609 1 260 709 s'000 305 475 302 122 asoline – Essence ost – Coût L '000 16 224 12 973 ost – Coût \$ '000 8 900 7 369	ries and wages - Salaires et	\$'000	406 436	461 308	13.5
lost - Coût \$ '000 305 475 302 122 lasoline - Essence L '000 16 224 12 973 lost - Coût \$ '000 8 900 7 369					
Cost - Coût \$ '000 8 900 7 369					9.9 -1.1
furbine oil - Huile à turbine L '000 141 251					-20.0 -17.2
ost - Coût \$ '000 783 1 102					78.6 40.8
iston oil – Huile moteur à piston L '000 407 278 iost – Coût \$ '000 790 338					-31.7 -57.2

TABLE 4.2. Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1988

TABLEAU 4.2. Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1988

		Total	Air Canada	Canadi»n	Wardair
Average number of employees and wa paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés	ges				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No Nbre	3 193	1 728	1 218	24
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	77 922	40 226	32 262	5 43
	4 333	,, 922	70 220	02 202	0 40
Other flight personnel - Autre personnel navigant Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	6 374	3 025	2 422	92
traitements	\$'000	49 607	24 284	19 473	5 85
General management and adminis- tration - Gestion et adminis-					
tration générales	No Nbre	2 364	176	2 188	
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	26 528	4 205	22 322	
Maintenance labour - Main-d'oeuvre . d'entretien	No Nbre	5 833	3 352	2 023	A.E.
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	56 139	34 735	18 357	3 048
	•				
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et					
du trafic Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	14 600	8 595	5 029	970
traitements	\$'000	111 621	74 367	29 953	7 30
Other personnel - Autre personnel Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	7 407	. 5 250	2 131	20
traitements	\$'000	73 164	51 292	21 654	218
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No Nbre	39 771	22 126	15 011	2 634
Salaries and wages - Salaires et traitements					
	\$'000	394 981	229 108	144 021	21 85
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile					
Turbine fuel - Carburant à turbine	- L '000	1 075 980	539 480	382 076	154 424
Cost - Coût	\$ '000	247 854	120 391	92 260	35 200
Gasoline - Essence Cost - Coût	L '000 \$ '000				
Turbine oil + Huile à turbine	L '000	112	46	50	16
Cost - Coût	\$ '000	580	274	229	76
Piston oil - Huile moteur à piston Cost - Coût	L '000 \$ '000				

SECTION 5 FARE BASIS DATA - DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Domestic and International Air Fare Indexes

According to the Fare Basis Survey, the air fare index - all fares¹ for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) reached 127.4 in the third quarter of 1988, up 1.8% compared to the third quarter of 1987. The most notable source of price increases was in economy fares², which jumped sharply (+10.4%), to average 139.4. This rise was largely offset by the discount fares as they eased by 7.8% during the third quarter of 1988 over the same period in 1987, posting their third consecutive decline. These drops followed seven consecutive quarterly increases.

The impact of the economic regulatory reform on economy fares seems evident. As shown in Table 5.1, between 1987 and 1988, the economy fares perked up more strongly in the southern sector (+10.6%) than in the northern sector (+7.1%), where services are still regulated. Also, during the third quarter of 1988, the discount fare levels were lower than the 1987 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they slumped by 4.9%, while they retreated by 7.9% in the deregulated zone.

The principal factor explaining the increased price discounting can be attributed to the intense competition between the three major carriers for market shares. Canadian Airlines International Ltd. with its restructured schedule, and Wardair with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in order to acquire a larger market share of passenger traffic.

For the international markets, the non-seasonally adjusted air fare index - all fares rose by 0.3% in the quarter. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 3.3%, while the discount fare index slightly increased by 0.2%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the third quarter of 1988, 67.5% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket, up from 57.3% in 1987. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of output corresponding to travel by discount passengers increases to 72.9%, up from 64.2% in 1987.

Includes business class fares.

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire, l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs¹ pour les services intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau l (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) a atteint 127.4 au cours du troisième trimestre de 1988, en hausse de 1.8% par rapport au troisième trimestre de 1987. Les tarifs économiques² expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (+10.4%), pour s'établir à 139.4. Les tarifs réduits devaient compenser cette hausse en grande partie, puisqu'ils ont reculé de 7.8% au cours du troisième trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987, enregistrant leur troisième baisse consécutive. Ces diminutions font suite à sept augmentations trimestrielles consécutives.

L'impact de la réforme de réglementation économique sur les tarifs de classe économique semble évidente. Tel qu'il est montré au Tableau 5.1, entre 1987 et 1988, les tarifs économiques se sont redressés plus fortement dans le secteur sud (+10.6%) que dans le secteur nord (+7.1%), où les services sont encore réglementés. Également, au cours du troisième trimestre de 1988, les niveaux des tarifs réduits étaient inférieurs aux niveaux de 1987 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont reculé de 4.9% alors qu'ils se sont repliés de 7.9% dans la zone déréglementée.

Le principal facteur expliquant la réduction accrue des tarifs peut être attribué à la concurrence intense entre les trois principaux transporteurs pour acquérir une plus grande part du marché. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée avec leur horaire restructuré et Wardair avec son horaire amélioré sur les routes interurbaines achalandées, ont utilisé les tarifs réduits pour se faire concurrence et pour rivaliser avec Air Canada, dans le but d'accroître leur part du marché du trafic de passagers.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens tous les tarifs non désaisonnalisé s'est accru de 0.3% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 3.3%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté légèrement de 0.2%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du troisième trimestre de 1988, 67.5% des passagers des vols intérieurs à horaire fixe des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs, en regard de 57.3% en 1987. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion de la production correspondant aux voyages effectués par les passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté pour passer de 64.2% en 1987 à 72.9% en 1988.

¹ For the methodology for the air fare indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication.

¹ Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication.

Comprend la classe affaires.

TABLE 5.1. Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, July-September 1988

TABLEAU 5.1. Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Juillet-septembre 1988

Sector	Year and quarter	Fare type group - Groupe tarifaire						
Secteur	Année et trimestre	All fares	Economy fare	Discounted fare				
	************	Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit				
			(1983 = 100.0)					
Oomestic - Intérieur	1987 III	125.1	126.3	124.7				
	IV	123.0	128.8	117.9				
	1988 I	121.6	133.3	109.4				
	В	123.7	135.9	110.8				
	111	127.4	139.4	115.0				
Southern services - Services	1987 III	125.7	126.8	125.3				
secteur sud	IV	123.3	129.3	118.2				
	1988	122.1	133.9	110.1				
	ll II	124.0	136.6	111.1				
	Ш	127.8	140.2	115.4				
Northern services - Services	1987 III	115.9	120.3	109.8				
secteur nord	IV	117.1	122.8	109.0				
	1988 I	112.5	124.5	90.6				
	11	117.4	126.1	102.3				
	III	119.9	128.8	104.4				
nternational	. 1987 III	118.4	112.0	122.1				
	IV	109.9	113.0	108.7				
	- 1988 I	113.3	119.5	112.1				
	II II	113.2	120.5	111.4				
	111	118.7	115.7	122.3				

Figure 5.1

Percentage Change from the Same Quarter a Year Ago for the Discount Air Fare Indexes

Taux de variation par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente
des indices des tarifs aériens réduits

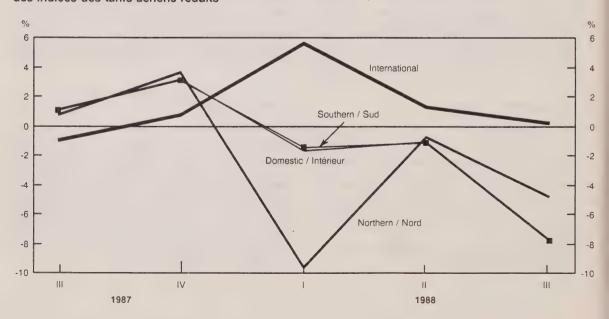


TABLE 5.2. Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, July-September 1988

TABLEAU 5.2. Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, Juillet-septembre 1988

				Fare	e type group	p – Groupe	tarifaire			
Sector Secteur	First o		Busines		Écono		Disco		Oth Au	
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988
						%				
Domestic - Intérieur	0.6	0.4		4.9	39.3	24.5	57.3	67.5	2.8	2.7
Southern services - Services secteur sud	0.6	0.4		5.1	38.4	23.4	58.1	68.3	2.9	2.8
Short-Haul - Court- courrier	0.3	0.2	***	2.3	49.8	34.8	47.3	60.0	2.7	2.8
Long-Haul - Long-courrier	0.9	0.5		7.0	29.3	15.9	66.7	73.9	3.1	2.8
Northern services - Services secteur nord	-	stole		0.2*	58.1	52.0	40.6	46.9	1.3	0.9
International	0.9	0.8		4.5	25.7	18.2	67.0	70.8	6.4	5.6

TABLE 5.3. Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, July-September 1988

TABLEAU 5.3. Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, Juillet-septembre 1988

Sector Secteur	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy . Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988
Domestic - Intérieur Southern services -	1.1	0.6		7.2	31.5	% 16.5	64.2	72.9	3.2	2.8
Services secteur sud Short-Haul - Court- courrier	0.3	0.6		7.4	30.7	15.7 33.3	65.0 48.8	73.5 61.4	3.2	2.8
Long-Haul - Long-courrier	1.3	0.7	***	8.2	27.3	12.9	68.1	75.4	3.3	2.8
Northern services - Services secteur nord International	0.9	0.9	•••	0.2* 5.2	56.1 14.6	48.8 8.2	42.3 78.2	49.9 80.7	1.7* 6.3	1.0

Includes business class - Comprend la classe affaires.

Note: For " and ", refer to the section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour " et ", consulter la section 'Méthodes et restrictions'.

TABLE 5.4. Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, July-September 1988

TABLEAU 5.4. Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, Juillet-septembre 1988

	Fare type group - Groupe tarifaire											
Province and territory of enplanement	First class		Business class		Economy		Discounted		Other			
Province et territoire . d'embarquement	Première	classe	Classe affaires		Écono	mique	Réduit		Autre			
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988		
					%							
Newfoundland - Terre-Neuve	0.2*	0.1*		4.2	37.7	27.7	60.3	65.9	1.8	2.0*		
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	0.9*	place		76K	28.7	22.8	67.9	71.9	2.5*	2.8*		
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	0.5*	0.2*		6.8	33.7	22.1	63.7	68.6	2.1	2.3		
New Brunswick - Nouveau- Brunswick	AR			74	37.5	29.1	60.3	67.9	2.2*	2.9		
Quebec - Québec	0.4	0.2*		3.5	46.9	29.3	49.3	63.4	3.5	3.7		
Ontario	,0.7	0.4		5.4	39.7	22.8	56.7	68.6	2.9	2.9		
Manitoba	0.4	0.1*		4.2	39.2	24.2	57.5	69.1	2.8	2.4		
Saskatchewan	AA	tek		3.1	36.4	25.8	60.2	68.0	3.3	2.9		
Alberta	0.7	0.5*	•••	5.3	42.3	25.9	54.6	66.0	2.5	2.3		
British Columbia ² - Colombie- Britannique ²	0.7	0.5		5.1	33.7	23.6	62.5	68.4	3.0	2.4		
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires												
du Nord-Ouest	X	Х		X	Х	Х	х	Х	Х	х		
Total	0.6	0.4		4.9	39.3	24.5	57.3	67.5	2.8	2.7		

Includes business class. - Comprend la classe affaires.

Note: For * and **, refer to the section 'Methodology and Data Limitations'. — Pour * et **, consulter la section 'Méthodes et restrictions'.

As depicted in Tables 5.2 and 5.3, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares during the third quarter of 1988. In the southern sector, 68.3% of passenger traffic (representing 73.5% of passengerkilometres) was carried on discount fares. During the third quarter of 1987, the corresponding figures were 58.1% for passengers and 65.0% passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 46.9% of the traffic during the third quarter of 1988, up from 40.6% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 7.6 percentage points (42.3% to 49.9%) during the same period.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

Comme l'indiquent les Tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du troisième trimestre de 1988. Dans le secteur sud, 68.3% du trafic de passagers (représentant 73.5% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 58.1% et 65.0% respectivement au cours du troisième trimestre de 1987. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 46.9% du trafic au cours du troisième trimestre de 1988, une augmentation par rapport à 40.6% en 1987. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 7.6 points de pourcentage (de 42.3% à 49.9%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

² Includes Yukon and Northwest Territories. - Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air TABLE 5.5. Carriers, Level I - Scheduled Services, July-September 1988

TABLEAU 5.5. Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies -Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Juillet-septembre 1988

				Fare type group - Groupe tarifaire										
City of enplanement			rs	First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
Ville d'embarquement	Passagers			Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	1987 1	988	Change /ariation	1987	1988	1987	1988	1987 ³	1988	1987	1988	1987	1988	
	No Nbre % ('000)		%					%						
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier (<800 km)														
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Foronto Vancouver Winnipeg	216 80 15 305 144 29 26 425 184 41	228 73 9 305 162 30 27 458 176 38	6.0 -9.2 -40.6 0.1 12.7 4.1 3.3 7.7 -4.8 -9.0	0.3 0.4* 0.6* 0.2* 0.3*	0.2* 0.2* 0.2* 0.2 0.2 0.2		3.1 0.3* 2.5 4.3 1.8* 0.5* 2.3 3.1 1.1*	49.8 76.3 42.4 51.1 57.4 53.5 48.6 53.4 35.6 57.2	34.2 61.1 33.1 32.4 36.7 40.9 36.5 34.6 29.6 46.7	47.4 22.5 56.1 45.2 39.5 44.1 48.1 43.4 61.5	60.4 37.5 64.6 61.0 55.6 55.0 60.5 59.7 65.3 49.6	2.5 1.2* 1.2 3.4 2.5 2.4* 3.3* 3.0 2.6 1.6*	2.2 1.2 1.0 3.8 3.1 2.3 2.5 3.3	
ong-Haul (≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)								26.8	11.2	68.8	75.9	2.8	2.	
Calgary Idmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Forento Vancouver Winnipeg	168 196 190 114 81 38 34 687 348	216 233 207 143 97 43 41 824 427 241	28.3 18.5 9.1 24.9 19.2 12.8 22.7 20.1 22.7 22.5	1.6 0.5* 0.6* 0.6 0.7* ** 1.2 1.4 0.5	0.9 0.2* 0.3* 0.2* 0.6 0.8		9.4 5.4 7.3 6.6 8.5 5.0 3.8 7.7 7.9 4.9	20.6 32.2 33.1 33.6 35.1 26.0 24.5 27.0 28.6 33.2	11.2 19.2 21.7 20.1 21.1 17.0* 17.3 12.3 14.9 18.1	64.5 64.1 62.1 62.2 69.9 72.2 68.6 65.8	72.4 68.3 69.8 68.3 74.2 75.9 76.7 73.1	2.8 2.2 3.7 2.0 4.0* 3.2* 3.1 4.2	2. 2. 3. 1. 3.8 2. 2. 3.	

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the third quarter of 1988, discount carriage on long-haul services represented 73.9% of passenger volume and 75.4% of passenger-kilometres; this compares with 60.0% and 61.4% respectively, for short-haul services.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du troisième trimestre de 1988, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 73.9% du volume de passagers et 75.4% des passagers-kilomètres; pour les vols courtcourriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 60.0% et 61.4%.

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Includes business class. - Comprend la classe affaires.

For * and **, refer to the section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la section 'Méthodes et restrictions'.

TABLE 5.6. Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, July-September 1988

TABLEAU 5.6. Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Juillet-septembre 1988

	Fare type group - Groupe tarifaire											
City of enplanement	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy ³ Économique ³		Disc	ounted	Other			
Ville d'embarquement							Réduit		Autre			
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation		
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%		
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier(<800 km)												
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Toronto	199.3 177.1 143.8	9.6 -16.1	183.0 106.5* 158.2 140.6 170.5 193.9*	 	122.1 95.1 110.2 138.4 121.2 151.0 152.2 135.2	10.1 9.2 5.7 9.0	80.2 63.2 58.9 76.9 68.2 78.4 74.4	0.4 2.3 -2.7 -0.8 5.7 0.1	89.5 64.4 66.2 78.8 71.7 92.0 91.1	67.9 24.1 3 18.1 7 14.6 0 12.1 1 22.1		
Vancouver Winnipeg	189.9		182.2 164.9		143.9 157.7	3.5	82.8 77.0	0.2	86.3			
Long-Haul(≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)												
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Toronto Vancouver	526.0 286.0 551.6 453.2 573.3 639.5	24.8 6.6 12.5 	440.7 387.3 253.8 425.8 400.8 357.4 367.2 421.7 504.2		327.7 250.7 205.2 281.1 311.8 271.2 267.2 295.4 299.2	9.8 13.1 14.0 14.0 3.8 4.6 15.0	159.0 135.9 118.9 155.2 152.9 147.2 145.6 153.9 179.8	-10.5 1.9 -6.4 -6.3 -3.4 -8.6 -10.6	248.0 175.0 144.1 221.5 231.9 206.1 202.4 216.3 245.2	3.9 9.0 50.9 3.7 1 10.4 4 1.0 3 -5.0		
Winnipeg	639.5		300.2		254.4		120.4		163.7			

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

Note: For " and ", refer to the section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et ", consulter la section 'Méthodes et restrictions'.

The large increase in the proportion of discount fares in Canada during the third quarter of 1988 compared to the same period in 1987 can be attributed to several factors. In addition to the aggressive competition between the Level I carriers to increase their share of the scheduled market, the following factors must also be considered. First, on the highly competitive long-haul transcontinental routes, such as

La forte augmentation dans la proportion des tarifs réduits au Canada au cours du troisième trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987, peut être attribuée à plusieurs facteurs. En plus de la concurrence agressive entre les transporteurs de niveau I pour accroître leur part du marché des services à horaire fixe, les facteurs qui suivent doivent être également considérés. Tout d'abord, on a pu constater une forte augmentation du nombre de tarifs réduits offerts

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

³ Percentage change calculated on business class and economy fares combined. – Variation en pourcentage calculée selon les tarifs de la classe affaires et économique combinés.

Calgary-Toronto. Edmonton-Toronto. Montréal-Vancouver. Ottawa-Vancouver and Toronto-Vancouver, there was a noticeable increase in the number of discount fares offered. Second, buoyant discount fares were also the outcome of the 'price war' between the Level I air carriers, which stimulated the increase of seat sales on domestic scheduled markets where competition was particularly intense. Finally, the transfer of scheduled services by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. to their affiliates on low-density regional and local routes. where discount fares were available in a lesser extent. resulted in an increased utilization of discount fares, in relative terms.

International Sector

During the third quarter of 1988, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (70.8%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents an increase of 3.8 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the third quarter of 1988, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, percentages ranged from 63.4% for Quebec to 71.9% for Prince Edward Island (see Table 5.4). Newfoundland and Alberta were the only provinces besides Quebec to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Prince Edward Island does not mean that P.E.I. residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Charlottetown, for example, may in fact be Halifax or Montréal.

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases. The largest increases were in Quebec (14.1 percentage points) and Ontario (11.9 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a consistent trend throughout all the selected cities³ seems to be a greater proportion of passengers travelling on discount fares in the third quarter 1988 than in the same quarter in 1987. Indeed, for both short-haul trips (less than 800 kilometres) and long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement posted gains. These ranged from 3.8 percentage points in Vancouver to 16.3 percentage points in Toronto, for short-haul trips and from 3.7 percentage points in Saskatoon to 11.3 percentage points in Winnipeq, for long-haul trips.

dans le secteur très' compétitif des services transcontinentaux de longue distance, par exemple Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver. En deuxième lieu, la poussée des tarifs réduits est aussi le résultat de la 'guerre des prix' entre les transporteurs aériens de niveau I, qui a favorisé l'augmentation des soldes de places sur les marchés intérieurs à horaire fixe où la concurrence était particulièrement intense. Enfin, le transfert des services à horaire fixe par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée à leurs affiliés sur les routes régionales et locales à faible densité, où les tarifs réduits étaient disponibles dans une moindre mesure, a entraîné une utilisation accrue des tarifs réduits, en termes relatifs.

Secteur international

Au cours du troisième trimestre de 1988, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (70.8%) des vols internationaux à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une augmentation de 3.8 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du troisième trimestre de 1988, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 63.4% au Québec et 71.9% à l'Île-du-Prince-Édouard (voir Tableau 5.4). Terre-Neuve et l'Alberta étaient les seules provinces avec le Québec, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne canadienne.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit à l'Île-du-Prince-Édouard, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Charlottetown, par exemple, peut être en réalité Halifax ou Montréal.

L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (14.1 points de pourcentage) et en Ontario (11.9 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le Tableau 5.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies³, à savoir qu'une plus grande proportion de passagers ont voyagé à prix réduit au cours du troisième trimestre de 1988 qu'au cours de la même période en 1987. En effet, pour les vols court-courriers (moins de 800 kilomètres) et les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement ont enregistré une hausse. Les progressions variaient entre 3.8 points de pourcentage à Vancouver et 16.3 points à Toronto, pour les vols court-courriers et entre 3.7 points de pourcentage à Saskatoon et 11.3 points à Winnipeg, pour les vols long-courriers.

Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1988

³ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs à horaire fixe au cours du premier trimestre de 1988.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70.0%; Toronto (76.7%) ranked first, followed by both Calgary and Saskatoon (75.9%). For business class fares, the leading cities were Calgary (9.4%), Ottawa (8.5%) and Vancouver (7.9%).

Average Fares

The fare basis data indicate that during the third quarter of 1988, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$153, down 1.3% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$347, an increase of 2.2% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$193; the lowest in Montréal, where it averaged \$132. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$161). It edged down in seven of the ten cities, with losses ranging from 1.4% in Ottawa to 8.0% in Winnipeg. Average fares in Halifax and Vancouver rose respectively by 5.7% and 2.0%, while in Montréal, it showed no change.

During the third quarter of 1988, the business and economy fares combined increased in all major cities (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares perked up in six cities for short-haul trips, while deeper discounts were offered to travellers in all cities for long-haul trips, with the exception of Halifax where it rose by 1.9%.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$158 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$328 for long-haul trips.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 70.0% dans la plupart des villes: Toronto (76.7%), s'est classée au premier rang, suivie de Calgary et Saskatoon avec 75.9% dans les deux cas. En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (9.4%), Ottawa (8.5%) et Vancouver (7.9%).

Tarifs moyens

Les données sur la base tarifaire indiquent qu'au cours du troisième trimestre de 1988, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$153, en baisse de 1.3% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$347, en hausse de 2.2% par rapport à l'année précédente (voir Tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$193 à Vancouver et \$132 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$161). Il s'est replié dans sept des villes, les pertes oscillant entre 1.4% à Ottawa et 8.0% à Winnipeg. Le tarif moyen à Halifax et Vancouver était en hausse de 5.7% et 2.0% respectivement, tandis qu'à Montréal, il ne démontrait aucun changement.

Au cours du troisième trimestre de 1988, les tarifs combinés de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes (voir Tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans six villes pour les services court-courriers, pendant qu'on réduisait davantage les tarifs offerts aux voyageurs dans toutes les villes pour les services long-courriers, à l'exception de Halifax où le tarif réduit moyen a augmenté de 1.9%.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires à horaire fixe (long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$158 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$328 pour les voyages long-courriers.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication Air Carrier Operations in Canada extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial unit toll or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response,

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration l à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial à taxe unitaire ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections

estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada, the revision is reflected in the annual publication, Canadian Civil Aviation. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show differences from the total of the four quarterly income statements in Air Carrier Operations in Canada.

ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (Opérations transporteurs aériens au Canada), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (Aviation civile canadienne). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication Aviation civile canadienne peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada.

- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
- (v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code

- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettespassagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs on eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du doublecomptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services à horaire fixe offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnagregroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services à horaire fixe; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on

and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "-" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"--".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) With the introduction of the National Transportation Act, 1987, the reporting levels for Canadian air carriers were redefined for 1988. These new level definitions are described in the glossary of this publication. The 1987 data that appear in sections
 1, 2, 3, and 4 of this publication have been retabulated using these new level definitions.
- b) The survey universe for the quarterly publication of 1988 consisted of 275 air carriers. This is a substantial decrease from the 698 air carriers which were required to report quarterly data in 1987. The major factor which accounted for this decrease was that carriers reporting less than \$250,000 in annual gross revenues, for unit toll and charter operations, in each of the last two calendar years, were classified in Level V in 1988. These carriers did not report quarterly data in 1988.
- c) Even though there are substantially fewer carriers reporting quarterly data in 1988, the carriers that did report provided a good coverage of the operations of Canadian air carriers. This can be observed by reviewing the percentage of 1987 data which was reported by the carriers in the 1988 universe. For example, although these carriers represented only 39.4% of the number of carriers which reported quarterly data during 1987, they accounted for 99.9% of unit toll passengers, over 99.9% of unit toll passenger-kilometres, 98.6% of unit toll hours flown and 83.8% of charter hours flown.
- d) Revisions were made to the 1987 data base, upon receipt of late filings from air carriers. Accordingly, values for some 1987 data tabulated in this publication may exceed the values published in the original 1987 publication.
- e) The total number of carriers by level which reported operations for the third quarter of 1988 are shown in the following table with comparative third quarter 1987 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Suite à l'introduction de la Loi nationale de 1987 sur les transports, les niveaux de déclaration pour les transporteurs aériens canadiens ont été modifiés pour 1988. Les nouvelles définitions des niveaux de déclaration sont présentées dans le glossaire de la présente publication. Les données de 1987 qui figurent aux sections 1, 2, 3 et 4 ont été totalisées selon ces nouvelles définitions.
- b) L'univers des enquêtes pour les publications trimestrielles de 1988 englobait 275 transporteurs aériens, ce qui constitue une baisse non-négligeable considérant le fait que 698 transporteurs avaient déclaré des données trimestrielles en 1987. Le principal facteur expliquant cette diminution est attribuable aux transporteurs qui ont déclaré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 pour les services à taxe unitaire et d'affrètement au cours des deux dernières années civiles. Ces derniers ont été classifiés comme niveau V et n'avaient pas à fournir de données trimestrielles pour l'année 1988.
- c) Bien que le nombre de transporteurs déclarant des données sur une base trimestrielle fut moindre en 1988, ceux-ci ont fourni néanmoins une couverture assez complète des activités des transporteurs aériens canadiens. En examinant certains pourcentages fondés sur les données trimestrielles de 1987 selon l'univers des transporteurs qui ont fourni des données en 1988, on observe que ces transporteurs représentaient seulement 39.4% du nombre total de transporteurs ayant participé aux enquêtes au cours de 1987. Néanmoins, ces transporteurs ont transporté 99.9% des passagers et réalisé plus de 99.9% des passagers-kilomètres sur leurs liaisons à taxe unitaire. De plus, ils ont effectué 98.6% des heures de vols des services à taxe unitaire et 83.8% des heures de vol des services d'affrètement.
- d) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1987 pour tenir compte des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1987 paraissant dans cette publication peuvent excéder les totalisations publiées dans l'édition originale de 1987.
- e) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le troisième trimestre de 1988 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le troisième trimestre de 1987 sont également présentées.

	1987	1988	% Change Variation en %	
Level I	3	3	_	Niveau I
Level II	18	16	-11.1	Niveau II
Level III	71	66	-7.0	Niveau III
Level IV	185	162	-12.4	Niveau IV
Total	278	247	-11.2	Total

As can be seen in this table, a substantial number of carriers have ceased operations or merged with other carriers since the third quarter of 1987. Although there has been a large number of new carriers initiated since the third quarter of 1987, these carriers were almost all classified as Level V, and were not included in the publication or the above table.

- f) The number of carriers which reported nil operations, for the third quarter of 1988, are as follows: Level III - 2, Level IV - 13.
- g) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- h) Passenger revenue and goods revenue for Level I air carriers, for 1987, are shown separately under the unit toll and charter revenue headings. These breakdowns were estimated and the published data are based on revenue data reported by the carriers.

Comme on peut le constater, un nombre considérable de transporteurs ont cessé leurs activités ou ont été fusionnés avec d'autres transporteurs depuis le troisième trimestre 1987. Quoiqu'un grand nombre de transporteurs aient amorcé leurs activités depuis le troisième trimestre de 1987, ces derniers ont presque tous été classés au niveau V et ils ne sont pas compris dans cette publication ou dans ce tableau.

- f) Pour le troisième trimestre de 1988, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III - 2, niveau IV - 13.
- g) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce doublecomptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- h) Les recettes-passagers et les recettes-marchandises pour les transporteurs aériens de niveau I, pour l'année 1987, sont présentées séparément sous les titres recettes d'exploitation-services à taxe unitaire et recettes d'exploitation-services d'affrètement. Les données ventilées furent estimées et les données publiées sont fondées sur les recettes déclarées par les transporteurs.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the inflight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For unit toll transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat- kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Unit toll services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- Business class. A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- Discount. A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.

Economy. A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.

- First class. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- Other. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport à taxe unitaire, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services à taxe unitaire. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auguel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- Classe affaires. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- Classe économique. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- Première classe. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- Réduit. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

 Autres. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services à horaire fixe. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogu	е	Canada	Foreign	C	atalogue
	•	•	Autre		
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	71.00	85.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.	50-002
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	92.00	110.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T. Bil.	51-002
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	89.00	107.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.	51-004
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	116.00	139.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.	51-005
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	36.00	43.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	51-204
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	40.00	48.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.	51-205
51-206 51-207	Canadian Civil Aviation, A.,Bil. Air Charter Statistics, A., Bil.	34.00 34.00	41.00 41.00	Aviation civile canadienne, A., Bil. Statistique des affrètements aériens, A.,Bil.	51-206 51-207
51-501E	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.,publiée en 1986.	51-501F
52-001 52-003	Railway Carloadings, M., Bil. Railway Operating Statistics, M., Bil.	79.00 100.00	95.00 120.00	Chargements ferroviaires, M., Bil. Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	52-001 52-003
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	41.00	49.00	Le transport ferroviaire au Canada	52-216
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	68.00	82.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.	53-003
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	53-215
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	16.00	19.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.	53-218
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A.,Bil.	16.00	19.00	Véhicules automobiles: Immatriculations A., Bil.	, 53-219
53-222 54-205	Trucking in Canada, A., Bil. Shipping in Canada, A., Bil.	41.00 34.00	49.00 41.00	Le camionnage au Canada, A., Bil. Le transport maritime au Canada, A., Bil.	53-222 54-205

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly O. – Occasional Bil. – Bilingual

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélinographe 1-613-951-1584.

ORDER FORM	Client Reference Number	
Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (Please print) Company Department Attention Address City Province Postal Code Tel.	METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (please enclose) Payment enclosed Charge to my: MasterCard VISA Account Number Expiry Date Bill me later Signature	\$
Catalogue No. Title	Quantity	Price Total
Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publica For faster service 1-800-	ations, in Canadian funds or equivalent.	PF 03551 06/89 VISA and MasterCard Accounts
		Français au verso
Postez à : Vente des publications Statistique Canada Ottawa (Ontario) K1A 0T6 (Lettres moulées s.v.p.) Compagnie Service À l'attention de Adresse	Numéro de référence du client MODE DE PAIEMENT Numéro de la commande (inclure s.v.p.) Paiement inclus Portez à mon compte : MasterCard VISA N° de compte Date d'expiration Facturez-moi plus tard	\$
Ville Province Code postal Tél	Signature	
N° au catalogue Titre	Quantité	Prix Total
Le chèque ou mandat-poste doit être établi à l'ordre du Receveur général du Canada - Pub Pour un service	D-267-6677	PF 03551 06/89 Comptes VISA et MasterCard

English on Reverse

BON DE COM	MANDF	Numéro de référence du	client		
Postez à :		MODE DE PAIEMENT			
Vente des publica Statistique Canad	ations	☐ Numéro de la commande (inclure s.v.p.)			
Ottawa (Ontario)	K1A 0T6	Paiement inclus	(include 5.v.p.)		
(Lettres moulées s.	V.D.)				
Compagnie	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	Portez à mon compte : MasterCard			
Service		_	□ VISA		
À l'attention de		N° de compte	1 1 1 1 1		
Adresse		Date d'expiration			
Ville	Province	☐ Facturez-moi plus tard			
Code postal	. Tél.	Signature			
N° au catalogue	Titre		Quantité	Prix	Tetal
			guantite	FIIX	Total
					_
			_ _		_
			-		_
			_ -		
			_		
			-		_
					PF
Le chèque ou mandat-p	poste doit être établi à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications, el	dollars canadiens ou l'équivalent.			03551
					06/89
Pour un service					
Pour un service	rsez 2 1-800-26	7-6677 🏖			et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo	SEZ	7-6677 🏖			et MasterCan
Pour un service	1sez	7-6677 2			et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo	2 1-800-26	7-6677 🏖			et MasterCan
Pour un service	2 1-800-26	Client Reference Number			et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to:	1-800-26	Client Reference Number			et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales	1-800-26	Client Reference Number			et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to:		Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p	please enclose)		et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K		Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p	olease enclose)	\$	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print)		Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my:		\$	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company		Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard	olease enclose)	\$	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department		Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my:		\$	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department Attention		Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard		\$	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department Attention Address	1A 0T6	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date		\$	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department Attention Address	1A OT6 Province	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date Bill me later		\$	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department Attention Address City Postal Code	Province Tel.	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date		\$	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department Attention Address	1A OT6 Province	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date Bill me later		\$Price	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department Attention Address City Postal Code	Province Tel.	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date Bill me later	□ VISA	\$	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department Attention Address City Postal Code	Province Tel.	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date Bill me later	□ VISA	\$	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department Attention Address City Postal Code	Province Tel.	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date Bill me later	□ VISA	\$Price	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department Attention Address City Postal Code	Province Tel.	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date Bill me later	□ VISA	\$	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department Attention Address City Postal Code	Province Tel.	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date Bill me later	□ VISA	\$Price	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department Attention Address City Postal Code	Province Tel.	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date Bill me later	□ VISA	\$	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department Attention Address City Postal Code	Province Tel.	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date Bill me later	□ VISA	\$	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department Attention Address City Postal Code	Province Tel.	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date Bill me later	□ VISA	\$	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department Attention Address City Postal Code	Province Tel.	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date Bill me later	□ VISA	\$Price	et MasterCan
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K Please print) Company Department Attention Address City Oostal Code Catalogue No.	Province Tel. Title	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date Bill me later Signature	□ VISA		et MasterCan English on Revers Total
Pour un service plus rapide, compo ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K (Please print) Company Department Attention Address City Postal Code Catalogue No.	Province Tel.	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (p Payment enclosed Charge to my: MasterCard Account Number Expiry Date Bill me later Signature	□ VISA	0	et MasterCan English on Revers Total

Introducing

Perspectives on Labour and Income

Canada's essential employment and income information now in one quarterly journal.

If you're responsible for developing employment strategies, negotiating labour contracts, forecasting economic trends, or administering social programs, you'll find *Perspectives on Labour and Income* indispensable.

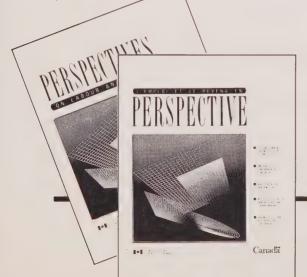
It will keep you up-to-date on the latest Canadian trends in employment... unemployment insurance, pensions, and industry changes... and income... earning gaps between men and women, family income and spending habits, and more. Every issue of this quarterly journal contains:

- Feature Articles... in-depth information on vital topics
- Forum... an arena for discussion among researchers and readers
- Sources... a compendium of new information sources, news and updates on current research
- Key Labour and Income Facts... over 60 indicators let you monitor the trends on a national and provincial level.

Don't miss a single issue. Order your subscription today!

Perspectives on Labour and Income (Catalogue No. 75-001E) is \$50 annually (4 issues) in Canada, and \$60 annually outside Canada.

To order, write: Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario K1A 0T6, or contact your nearest Statistics Canada Reference Centre, listed in this publication.



Nouveau!

L'emploi et le revenu en perspective

Toute l'information essentielle sur l'emploi et le revenu au Canada dans une nouvelle revue trimestrielle.

Si vous avez la responsabilité d'élaborer des stratégies d'emploi, de négocier des contrats de travail, de prévoir les nouvelles tendances du marché ou d'administrer des programmes sociaux, vous ne pouvez pas vous passer de *L'emploi et le revenu en perspective*.

Cette revue vous renseigne sur tout ce qui se passe dans le domaine de l'emploi... les employés à temps partiel, les pensions, les changements de l'industrie... et des revenus... les disparités salariales entre hommes et femmes, le revenu familial et les habitudes de consommation et plus encore. Chaque numéro de cette revue trimestrielle comprend:

- Des articles de fond... des analyses détaillées sur des sujets de l'heure
- Un forum... une tribune pour échanger vos idées et connaître l'opinion des autres chercheurs et lecteurs
- Des sources... un condensé de nouvelles sources d'information, de renseignements et une mise à jour sur les recherches en cours
- Des indicateurs clés de l'emploi et du revenu... plus de 60 indicateurs vous permettant d'analyser les tendances du marché provincial et national.

Ne ratez pas un seul numéro. Abonnez-vous dès aujourd'hui!

Un abonnement à *L'emploi et le revenu en perspective* (n° 75-001F au catalogue) coûte 50 \$ pour quatre numéros par an au pays et 60 \$ annuellement à l'étranger.

Pour commander, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près de chez vous (voir la liste dans cette publication).

For faster service, call toll free and use your VISA or MasterCard.

Pour obtenir votre revue plus rapidement, composez le numéro suivant sans frais et portez la commande à votre compte VISA ou MasterCard.

1-800-267-6677



ROCK SOLID INFORMATION

et a focus on Canada's markets and business opportunities with **the** source of reliable information... Statistics Canada and its unequaled family of outstanding publications and services.

Relying on Statistics Canada means you're building your decisions on hard facts assembled by a professional organization with a world-wide reputation for scrupulous accuracy and complete reliability.

Join the thousands of corporations and individuals who base their Canadian business decisions on Statistics Canada publications. Year after year.

For more information on Statistics Canada's extensive range of publications and information services, please call toll-free 1-800-267-6677.

At Statistics Canada, we provide information you can build on.

SOLIDE COMME

tatistique Canada vous offre des produits et services de qualité qui vous donnent une image claire du secteur canadien des affaires.

Joignez-vous aux milliers de personnes et d'entreprises qui, année après année, fondent leurs décisions sur les publications de Statistique Canada.

Vous fier à Statistique Canada, c'est fonder vos décisions sur des renseignements solides, recueillis par un organisme dont la réputation internationale en est une d'exactitude et de fiabilité.

Pour obtenir plus de renseignements sur toute la gamme de publications et de services qu'offre Statistique Canada, veuillez composer le numéro sans frais 1-800-267-6677.

Statistique Canada fournit l'information à la base des grandes réalisations.

Catalogue 51-002 Quarterly

Air Carrier Operations in Canada October - December 1988 Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada Octobre – décembre 1988





Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre, Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick	
and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area serve	ed
by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories	
(area served by	
NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto

Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports,

Terre-Neuve et Labrador

Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's Halifax	(772-4073) (426-5331)	Winnipeg	(983-4020)
Montréal	(283-5725)	Regina Edmonton	(780-5405) (495-3027)
Ottawa Toronto	(951-8116) (973-6586)	Calgary Vancouver	(292-6717) (666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

1-800-563-4255

et Île-du-Prince-Édouard		1-800-565-7192
Québec		1-800-361-2831
Ontario		1-800-263-1136
Manitoba		1-800-542-3404
Saskatchewan		1-800-667-7164
Alberta		1-800-282-3907
Sud de l'Alberta		1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et cen	trale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la CB.		
(territoire desservi par la Northw	resTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest		
(territoire desservi par la		
NorthwesTel Inc.)	Appelez à frais virés	au 403-495-2011

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du bélinographe 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto

Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada

Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air carrier operations in Canada

October-December 1988

Published under the authority of the Minister of Regional Industrial Expansion

 Minister of Supply and Services Canada 1990

Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Programs and Publishing Products Group, Acting Permissions Officer, Crown Copyright Administration, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

February 1990

Price: Canada, \$23.00, \$92.00 a year Other Countries, \$27.50, \$110.00 a year

Payment to be made in Canadian funds or equivalent

Catalogue 51-002, Vol. 19, No. 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Statistique Canada

Division des transports Le centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre-décembre 1988

Publication autorisée par le ministre de l'Expansion industrielle régionale

 Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1990

Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Groupe des programmes et produits d'édition, agent intérimaire aux permissions, administration des droits d'auteur de la Couronne, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Février 1990

Prix: Canada, \$23.00, \$92.00 par année Autres pays, \$27.50, \$110.00 par année

Paiement en dollars canadiens ou l'équivalent

Catalogue 51-002, vol. 19, nº 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

Motrio

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

	mpena
1 kilometre 1 litre 1 kilogram 1 tonne	.621 statute mile .220 gallon 2.205 pounds 1.102 tons, short 2.000 pounds

ACKNOWLEDGEMENTS

1 tonne-kilometre

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and D.P. Chartrand, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, R. Lund and K. Tieman are the Statisticians, and P. Bailie is Head of the Operations. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piétro is the Senior Statistician.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- -- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

metriques	Imperiales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

REMERCIEMENTS

B d d Autour a a

Imporial

685 ton-mile

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et de D.P. Chartrand, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Soussection des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont G. Baldwin est le chef, R. Lund et K. Tieman sont les statisticiens et P. Bailie est le chef des opérations. La Soussection de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piétro est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

Table of Contents

Table des matières

		Page			Page
Highlights		٧	Faits saillants	S	V
Introduction		vii	Introduction		vii
Special Artic	les	viii	Études spéc	iales	viii
SECTION 1	THE QUARTER IN REVIEW		SECTION I	REVUE DU TRIMESTRE	
Table 1.1	Ratios - Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1	Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démogra- phiques choisis	2
SECTION 2	OPERATING STATISTICS		SECTION 2	STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Table 2.1	Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau l	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Terri- tory – Canadian Air Carriers	7	Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens	7
SECTION 3	FINANCIAL DATA		SECTION 3	DONNÉES FINANCIERES	
Table 3.1	Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Table 3.2	Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I	9	Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau l	9
SECTION 4	EMPLOYMENT AND FUEL DATA		SECTION 4	DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III	11	Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12	Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau l	12
SECTION 5	FARE BASIS DATA		SECTION 5	DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Table 5.1	Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	14	Tableau 5.1	Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	14

Table of Contents - Concluded

Table des matières - fin

		Page			Page
Table 5.2	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.2	Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau ! – Services à horaire fixe	15
Table 5.3	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.3	Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	15
Table 5.4	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	Tableau 5.4	Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	16
Table 5.5	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	17	Tableau 5.5	Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	17
Table 5.6	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18	Tableau 5.6	Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	18
Notes to Use	ers		Notes aux ut	ilisateurs	
Methodology	y and Data Limitations	21	Méthodes et	restrictions	21
Factors Whi	ch May Have Influenced the Data	25	Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données		25
Glossary		27	Glossaire		29
Publications Division	Available from the Transportation	33	Publications	disponibles à la Division des transports	33

Highlights

- Canadian air carriers reported a 15.6% growth in passengers carried in the fourth quarter of 1988, as compared to the fourth quarter of 1987. This growth occurred in both unit toll and charter markets, which grew by 15.9% and 13.6%, respectively.
- The unit toll market experienced a 24.4% growth in passenger-kilometres in the fourth quarter of 1988. The larger increase in passenger-kilometres (as compared to passengers) indicates that the average trip length per passenger increased over the fourth quarter of 1987. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. shifted their capacity towards long haul domestic and international unit toll markets throughout 1988, as their affiliate connector networks became more established in the short to medium haul domestic and transborder markets.
- Unit toll hours flown increased by 36.5% over the fourth quarter of 1987. One factor behind this increase was the growth in the volume of operations performed by the affiliate connector network of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. The other major reason for this growth was that Air Canada experienced a labour dispute during part of the fourth quarter of 1987, which substantially reduced their level of activity during this period.
- Wardair increased its unit toll hours flown by 152.2% in the fourth quarter of 1988, while increasing its charter hours flown by 54.9% over the fourth quarter of 1987. The Wardair fleet grew from nine aircraft during the fourth quarter of 1987 to 18 aircraft during the fourth quarter of 1988. These fleet acquisitions allowed Wardair to continue to penetrate the unit toll markets, particularly on domestic and transatlantic routes.
- The passenger load factor on unit toll operations for all three major Canadian air carriers dropped in the fourth quarter of 1988. Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair reported decreases of 1.42, 4.60 and 7.26 percentage points respectively, compared to the fourth quarter of 1987.
- Air Canada and Wardair reported increases in their yields (passenger revenue per passengerkilometre) on unit toll routes in the fourth quarter of 1988, while Canadian Airlines International Ltd. reported a decrease when compared to the fourth

Faits saillants

- Les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une hausse de 15.6% pour les passagers transportés au quatrième trimestre de 1988 par rappport au même trimestre en 1987. Le marché des services à taxe unitaire a connu une hausse de 15.9% et celui des services d'affrètement a enregistré, quant à lui, une hausse de 13.6%
- Au cours du quatrième trimestre de 1988, le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les liaisons à taxe unitaire a augmenté de 24.4%. L'augmentation plus substantielle des passagers-kilomètres (comparativement aux passagers) signifie que la distance moyenne parcourue par chaque passager s'est accrue par rapport au quatrième trimestre de 1987. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont concentré leurs activités sur les marchés des services à taxe unitaire intérieurs de longue distance et internationaux au cours de 1988, étant donné que les réseaux des transporteurs affiliés ont exploité davantage de services à taxe unitaire sur les marchés intérieurs de courte et de moyenne distances et sur les marchés transfrontaliers.
- Les heures de vol pour les services à taxe unitaire ont augmenté de 36.5% comparativement au quatrième trimestre de 1987. Cette hausse s'explique en grande partie par la croissance soutenue des réseaux d'affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée. De plus, Air Canada qui a été touché par un conflit de travail au cours d'une partie du quatrième trimestre de 1987, avait vu ses activités diminuées considérablement lors de cette période.
- Comparativement au quatrième trimestre de 1987, les heures de vol de Wardair ont augmenté de 152.2% pour les services à taxe unitaire et de 54.9% pour les services d'affrètement. Mentionnons que la flotte de Wardair est passée de neuf aéronefs au quatrième trimestre de 1987 à 18 au quatrième trimestre de 1988. Cette expansion lui a permis de concentrer davantage ses opérations sur les services à taxe unitaire, plus particulièrement sur les liaisons intérieures et transatlantiques.
- Au cours du quatrième trimestre de 1988, les trois principaux transporteurs aériens canadiens ont enregistré une baisse en termes de coefficient de remplissage de passagers sur les services à taxe unitaire. Par rapport au quatrième trimestre de 1987, les coefficients de remplissage d'Air Canada, des Lignes aériennes Canadien International Ltée et de Wardair ont decliné respectivement de 1.42, 4.60 et 7.26 points de pourcentage.
- Au cours du quatrième trimestre de 1988, Air Canada et Wardair ont déclaré des augmentations dans leur rapport recettes-passagers par passager-kilomètre pour les services à taxe unitaire alors que les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont déclaré une diminution en

quarter of 1987. Air Canada recaptured some of its share of the higher yield markets which had declined during the strike in the fourth quarter of 1987. Wardair continued to shift its focus towards scheduled services, where it had particularly targetted domestic business travel.

- Air Canada reported an operating income of \$35.1 million in the fourth quarter of 1988, compared to its \$125.7 million loss during the same quarter of 1987. Although Wardair reported an increase of 47.7% in its operating revenues during this period, it also experienced a 78.8% jump in operating expenses, leading to a \$32.4 million operating loss, compared to an operating loss of \$3.1 million in the fourth quarter of 1987. Canadian Airlines International Ltd. reported an operating loss of \$32.4 million, after reporting an operating income of \$28.4 million in the fourth quarter of 1987.
- Compared to a year ago, the fourth quarter 1988
 economy fare index for domestic scheduled
 services advanced by 10.6% in unadjusted terms,
 while the discount fare index rose by 0.4%. For
 the international markets, the economy fare index
 rose by 7.2%, while the discount fare index
 decreased by 0.9%.
- During the fourth quarter of 1988, 61.6% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 55.0% in 1987. The main factor explaining this increase was the highly competitive environment among the three major carriers in the market for scheduled passenger traffic. For the international markets, two out of every three (66.7%) scheduled passengers flew on discount fares.
- The increase in the utilization of discount fares in the fourth quarter of 1988 was apparent in all provinces and territories. Quebec and Prince Edward Island with respective gains of 11.2 and 10.0 percentage points compared to the same period in 1987, posted the largest increases.
- During the fourth quarter of 1988, the average fare paid by the air passengers on all domestic citypairs amounted to \$155, up 4.1% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$304, a decrease of 1.2% relative to a year earlier.

comparaison au quatrième trimestre de 1987. Air Canada a repris quelque peu sa part des marchés qui génèrent les plus fortes recettes-passagers par passager-kilomètre, laquelle avait chuté lors de l'arrêt de travail survenu lors du quatrième trimestre de 1987. Wardair a continué à concentrer ses opérations sur les services à horaire fixe, visant particulièrement la catégorie des voyages d'affaires.

- Air Canada a déclaré un revenu d'exploitation de \$35.1 millions au cours du quatrième trimestre de 1988; une année plus tôt, la compagnie avait enregistré une perte d'exploitation de \$125.7 millions. Bien que Wardair ait déclaré une augmentation de 47.7% pour ses recettes d'exploitation au cours de cette période, cette compagnie a aussi connu une chute de 78.8% pour ses dépenses d'exploitation, ce qui lui confère une importante perte d'exploitation de \$32.4 millions, comparativement à \$3.1 millions au quatrième trimestre de 1987. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont déclaré une perte d'exploitation de \$32.4 millions, après avoir déclaré un revenu d'exploitation de \$28.4 millions au quatrième trimestre de 1987.
- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs à horaire fixe a progressé de 10.6% au cours du quatrième trimestre de 1988, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 0.4%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques s'est accru de 7.2%, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 0.9%.
- Au cours du quatrième trimestre de 1988, 61.6% des passagers de vols intérieurs à horaire fixe ont profité de tarifs réduits, en regard de 55.0% en 1987. Le principal facteur expliquant cette hausse est l'environnement fortement compétitif qui existe entre les trois principaux transporteurs dans le marché des services à horaire fixe de passagers. Pour les marchés internationaux, deux passagers sur trois (66.7%) des services à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit.
- L'ensemble des provinces et des territoires ont connu une hausse dans l'utilisation des tarifs réduits au cours du guatrième trimestre de 1988. Le Québec et l'le-du-Prince-Edouard avec des gains respectifs de 11.2 et 10.0 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à la même période en 1987.
- Au cours du quatrième trimestre de 1988, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$155, en hausse de 4.1% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$304, en baisse de 1.2% par rapport à l'année précédente.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication Air Carrier Operations in Canada and the redesigned annual publication Canadian Civil Aviation maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, Air Carrier Operations in Canada, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year. In addition, the 1987 data that appear in sections 1, 2, 3 and 4 of this publication have been re-tabulated using the 1988 reporting level definitions.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée Opérations des transporteurs aériens au Canada, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente. En outre, les données de 1987 qui figurent aux sections 1, 2, 3 et 4 de la publication ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux de déclaration utilisées en 1988.

Special Articles

Yields on Scheduled Services for Selected Canadian Air Carriers, 1984-1988

The table below presents data for selected Canadian Level I air carriers, for scheduled services for the years 1984 to 1988. The carriers included are those for which fare data are available, from the Fare Basis Survey of the Aviation Statistics Centre¹. The variables shown are yield (cents per passenger-kilometre), average fare, and average trip length.

Table 1

Yield, Average Fare and Average Trip Length on Scheduled Services, 1984-1988

on	Revenu moyen, tarif moyen et distance moyenne de
	Tableau 1

voyage, Services à horaire fixe, 1984-1988

Les revenus moyens des services à horaire fixe pour

certains transporteurs aériens canadiens de niveau I, pour les

services à horaire fixe pour les années 1984 à 1988. Les

transporteurs choisis sont ceux qui ont fourni des données à

l'Enquête sur la base tarifaire du Centre des statistiques de

l'aviation¹. Les variables présentées sont le revenu moyen (cents par passager-kilomètre), le tarif moyen et la distance

Le tableau ci-dessous présente des données pour

certains transporteurs aériens canadiens, 1984-1988

Études spéciales

movenne de vovage.

		1984	1985	1986	1987	1988
Yield - Revenu moyen	(¢)	9.0	9.4	9.7	9.6	9.5
Average Fare - Tarif moyen						
Domestic - Intérieur	(\$)	122	128	134	147	149
International	(\$)	258	272	284	305	315
Average Trip Length -						
Distance moyenne de voyage	(km)	1 610	1 663	1 690	1 822	1 921

As can be seen in the above table, between 1984 and 1988, there was an increase of only 5.5% in passenger yields on scheduled services performed by Canadian Level I air carriers. However, average fares on both domestic and international services have increased by 22.1% over these years.

One reason that yields have not risen as fast as air fares is due to the change in the structure of the market for scheduled air services operated by Canadian air carriers. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. have focused their operations on longer haul markets, leaving much of the short to medium haul traffic to be carried by their affiliate connector networks. The effect of this change is particularly evident between 1986 and 1988, when the operations of CP Air, Pacific Western Airlines, Eastern Provincial Airways and Nordair were merged into Canadian Airlines International Ltd., and when the average trip length of Level I carriers included in the above table increased by 13.7%.

Le tableau ci-dessus montre qu'entre 1984 et 1988, le revenu moyen par passager-kilomètre généré par les transporteurs aériens canadiens pour l'exploitation des services à horaire fixe a augmenté de seulement 5.5%. Cependant, les tarifs moyens payés par les passagers sur les liaisons intérieures et internationales ont augmenté de 22.1% dans les deux cas au cours de cette période.

Les revenus moyens n'ont pas augmenté aussi rapidement que les tarifs moyens à cause du changement dans la structure du marché des services à horaire fixe exploités par les transporteurs aériens canadiens. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont concentré leurs activités sur les marchés de longue distance délaissant les marchés de courte et de moyenne distances au profit de leur réseau d'affiliés. L'effet de ce changement est particulièrement évident entre 1986 et 1988, quand les activités de CP Air, Pacific Western Airlines, Eastern Provincial Airways et Nordair ont été amalgamées pour former les Lignes aériennes Canadien International Ltée, et que la distance moyenne de voyage des transporteurs de niveau l inclus dans le tableau ci-dessus a augmenté de 13.7%.

For the years 1984 to 1986, the following carriers are included: Air Canada, CP Air, Pacific Western Airlines, Eastern Provincial Airways, and Nordair. For 1987 and 1988, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair are included.

Pour les années 1984 à 1986, les transporteurs suivants étaient inclus: Air Canada, CP Air, Pacific Western Airlines, Eastern Provincial Airways et Nordair. Pour 1987 et 1988, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair étaient inclus.

Longer haul flights require less revenue per passenger-kilometre to be charged by the carriers, because they are less costly (per passenger-kilometre flown), to operate. Therefore, while air fares for these carriers have increased, average trip length has also increased, causing yields to be relatively stable.

Impact of Deregulation on Air Fares

On January 1, 1988, a new economic regulatory reform for air transportation took place in Canada. With this reform, notable changes in domestic air fares were expected as a result of increases in both price competition and service competition. Did the air fares paid by the travellers in Canada match the expectations? This question will be assessed with the help of the fare basis data.

As evidenced by Figure 1, the initial impact of the new economic regulatory reform in the Canadian air transport industry has been the widespread use of discount fares. Indeed, during each quarter in 1988, almost two out of every three domestic scheduled passengers flew on discount fares in the deregulated southern sector, while in the previous year, discount passengers accounted for 55.0% of total air travel1. Canada's regulated northern sector also posted gains

Figure 1
Discount Fare Utilization, by Sector, 1983-1988

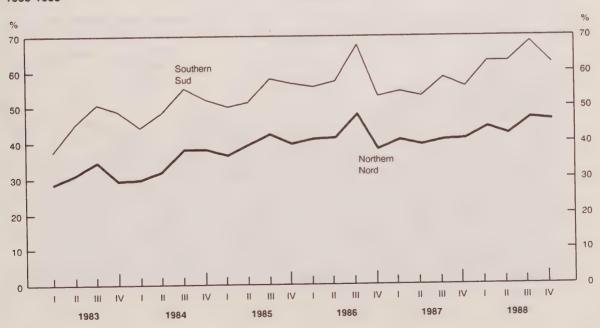
Pour les vols longs-courriers, les transporteurs exigent moins de recettes par passager-kilomètre puisque ces vols sont moins dispendieux à exploiter (par passager-kilomètre réalisé). Par conséquent, bien que les tarifs de ces transporteurs aient augmenté, la distance moyenne de voyage s'est également accrue avec le résultat que les revenus moyens sont demeurés relativement constants.

Effet de la déréglementation sur les tarifs aériens

Depuis le 1er janvier 1988, une nouvelle réforme de la réglementation économique du transport aérien a été introduite au Canada. Avec cette réforme, des changements importants dans les tarifs aériens au Canada étaient anticipés suite à une amélioration de la situation concurrentielle à la fois au niveau des prix et des services. Les tarifs aériens payés par les voyageurs au Canada ont-ils coïncidé avec les attentes? Cette question sera évaluée à l'aide de données sur la base tarifaire.

Tel qu'il est montré à la Figure 1, la nouvelle réglementation économique dans l'industrie canadienne du transport aérien a eu comme effet initial d'accroître l'utilisation des tarifs réduits. En effet, au cours de chaque trimestre en 1988, près de deux passagers sur trois des services intérieurs à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit dans le secteur déréglementé du sud, alors qu'au cours de l'année précédente, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 55.0% du total des voyages aériens¹. Le secteur

Figure 1 Utilisation des tarifs réduits, selon le secteur, 1983-1988



^{1.} The estimates presented in this study relate to the domestic scheduled operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.

Les estimations présentées dans cette étude portent sur les services intérieurs à horaire fixe (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau l.

in each quarter of 1988 compared to 1987, although the increases were less notable than in the deregulated zone.

The unprecedented proportion of discount fares in Canada in 1988 can be attributed to four principal factors:

- intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair for market share stimulated the size of the discount;
- a noticeable increase in the number of discount fares offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes:
- the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting;
- the Olympic Winter Games in Calgary also had an impact on utilization of discount fares during the first guarter of 1988.

Although the trend observed in the above figure clearly depicted that more discounting prevailed in 1988 than in 1987, one should not necessarily conclude that everyone paid cheaper fares.

Indeed, as can be seen in Figure 2, the average of all fares paid by the passengers on all city-pairs in the deregulated zone continued to creep upwards during

réglementé du nord du Canada a également enregistré des hausses dans chaque trimestre de 1988 par rapport à 1987, bien que les augmentations aient été moins importantes que dans la zone déréglementée.

La proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada en 1988 peut être attribuée à quatre principaux facteurs:

- la concurrence intense entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair pour acquérir une plus grande part du marché a favorisé l'accroissement des tarifs réduits;
- une forte augmentation du nombre de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longues distances;
- le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits;
- les Jeux olympiques d'hiver de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988.

Bien que la tendance observée dans la figure ci-dessus montre clairement que plus de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1988 par rapport à 1987, on ne doit pas nécessairement conclure que chaque passager a payé des tarifs moins chers.

En effet, comme on peut le constater à la Figure 2, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée a

Figure 2

Average Domestic Fares, by Sector, by Fare Type Group, 1983-1988

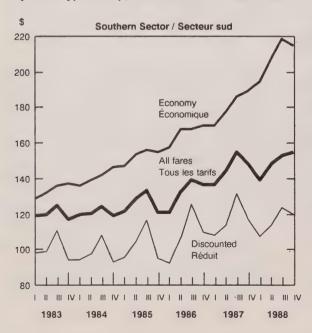
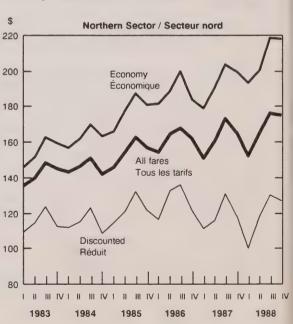


Figure 2
Tarifs moyens intérieurs, selon le secteur, selon le groupe tarifaire, 1983-1988



1988 (except for the third quarter). In 1988, the average of all fares rose 1.7% over the previous year to reach \$149.

The most notable source of price increase was due to buoyant economy fares², which jumped sharply (+15.7%), to average \$209. As shown in Figure 2, the impact of the economic regulatory reform on economy fares seems evident. Economy fares rose faster in the southern sector (+15.7%) than in the northern sector (+6.9%), where services are still regulated. It is worthwhile to note that for the first time since 1983, the average economy fare in the deregulated sector was higher than in the regulated sector.

If economy fares have increased much more rapidly in 1988 than in the era of regulation, the discount fares have not followed the same upward trend. In 1988, the discount fare levels were lower than the 1987 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they dropped by 0.7%, while they retreated by 1.6% in the deregulated zone.

During the first year of deregulation in Canada, the average discount offered on economy fares in the southern zone increased by 9.7 percentage points, compared to 1987, to about 44% off the economy fare². In 1983, the discount off the economy fare averaged about 24%. (See Figure 3.)

Figure 3
Discount Off the Economy Fare, by Sector, 1983-1988

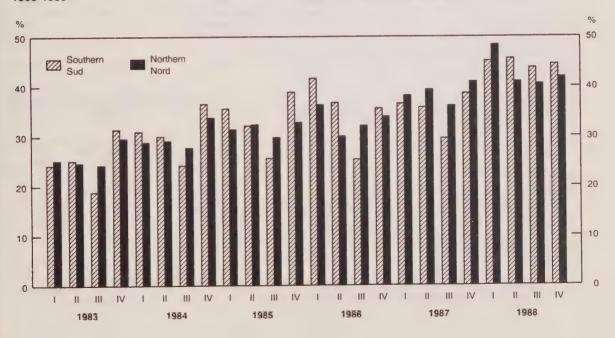
continué de se redresser au cours de 1988 (à l'exception du troisième trimestre). En 1988, le tarif moyen (tous types de tarifs) a augmenté de 1.7% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$149.

La poussée des tarifs économiques² explique la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (+15.7%), pour s'établir à \$209. Tel qu'il est montré à la Figure 2, l'impact de la réforme de la réglementation économique sur les tarifs de la classe économique semble évidente. Les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur sud (+15.7%) que dans le secteur nord (+6.9%), où les services sont encore réglementés. Il vaut la peine de souligner que pour la première fois depuis 1983, le tarif économique moyen dans le secteur déréglementé était plus élevé que dans le secteur réglementé.

Si les tarifs économiques ont augmenté beaucoup plus rapidement en 1988 que dans l'ère de réglementation, les tarifs réduits n'ont pas suivi le même schéma de croissance. En 1988, les niveaux des tarifs réduits étaient inférieurs aux niveaux de 1987 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont reculé de 0.7%, alors qu'ils se sont repliés de 1.6% dans la zone déréglementée.

Au cours de la première année de la déréglementation au Canada, la réduction moyenne offerte sur les tarifs économiques dans la zone du sud a augmenté de 9.7 points de pourcentage, par rapport à 1987, pour s'établir à environ 44% du tarif économique². En 1983, le rabais par rapport au tarif économique a atteint en moyenne 24%. (Voir Figure 3.)

Figure 3
Rabais par rapport au tarif économique, selon le secteur, 1983-1988



² Includes business class fares.

² Comprend la classe affaires.

Figure 3 also shows that seasonality is a factor in the discounts offered. For example, the third quarter which is the high season for air travel in Canada, offers fare cuts that are lower than those offered in the low season.

Major Carrier Affiliates and the Unit Toll Market – Fourth Quarter, 1988

Table 2 below presents the operations of the affiliate network of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.

The Air Canada affiliate network consists of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a division of Soundair Corporation) and Northwest Territorial Airways. The Canadian Airlines International affiliate network includes Air Atlantic, Calm Air, Lignes aériennes Inter-Quebec, Ontario Express, Quebecair and Time Air. Unit toll services of Quebecair and Lignes aériennes Inter-Quebec are marketed under the name of Inter-Canadian.

La Figure 3 montre également que la saisonnalité est un facteur à considérer dans les rabais offerts. Par exemple, le troisième trimestre qui est la saison de pointe au Canada, offre des réductions de tarifs inférieures à celles offertes lors de la saison creuse.

Les affiliés des principaux transporteurs et le marché des services à taxe unitaire - Quatrième trimestre, 1988

Le tableau 2 ci-dessous présente les opérations du réseau d'affiliés pour Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

Le réseau d'affiliés d'Air Canada est constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (une division de la société Soundair) et Northwest Territorial Airways. Le réseau d'affiliés pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée se compose de: Air Atlantic, Calm Air, les Lignes aériennes Inter-Québec, Ontario Express, Québecair et Time Air. Les services à taxe unitaire pour Québecair et les Lignes aériennes Inter-Québec sont connus sous la marque de commerce Inter-Canadien.

Table 2

Unit Toll Operations of the Affiliate Network of the Two Major Canadian Air Carriers – Fourth Quarter, 1988

Opérations des services à taxe unitaire du réseau d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens — Quatrième trimestre, 1988

		Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
		Affiliés d'Air Canada	Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers - Passagers Market Share - Part du marché	%	631 841 9.00	685 914 9.77	3 699 243 52.69	2 637 572 37.57
Passenger-kilometres – Passagers- kilomètres Market Share – Part du marché	%	242 096 794 2.22	243 274 703 2.23	5 203 444 394 47.63	4 381 020 437 40.10
Passenger revenue – Recettes- passagers	\$ -	59 596 143	65 397 598	611 109 143	455 652 450
Hours Flown - Heures de vol		37 070	45 786	121 815	116 026
Passenger revenue per passenger- kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.25	0.27	0.12	0.10

Tableau 2

Section 1 THE QUARTER IN REVIEW

Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1988

Section 1 REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1988

			Total		A	ir Canada	
		1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
				%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services à taxe unitaire	\$	0.102	0.100	-2.4	0.109	0.111	1.8
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$	0.425	0.385	-9.5	0.407	0.399	-2.1
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrètement	\$	0.826	0.796	-3.6	0.841	0.870	3.4
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	29 736	32 495	9.3	23 180	30 339	30.9
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% _	91.64	97.70		80.02	105.50	
			Canadi»n			Wardair	
	_	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	-			%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services à taxe unitaire	\$	0.104	0.094	-9.3	0.060	0.067	· 11.2
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$	0.498	0.379	-23.8	0.216	0.289	33.8
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrètement	\$	0.900	0.793	-11.9	0.535	0.556	3.9
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	38 166	32 982	-13.6	45 068	47 451	5.3
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploi-							
tation par rapport au total des dépenses			93.90		96.49	79.70	

Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators, October-December 1988

Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis. Octobre-décembre 1988

•		1987	1988	Change Variation
			*	%
Population of Canada - Population du Canada	'000	25 720.5	26 018.4	1.2
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	13 118.0	13 353.0	1.8
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	371 624.0	410 388.0	10.4
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	14 448.6	15 773.0	9.2
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²	Ť	14 440.0	13 773.0	3.2
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	(3)	106.2	
- International travel - Voyages internationaux	\$	69.6	76.3	9.6
Average spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	(3)	575.5	
- International travel - Voyages internationaux	\$	1 079.9	1 008.6	-6.6
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
Domestic travel – Voyages intérieurs International travel – Voyages internationaux	\$ \$	149.1 307.7	155.2	4.1
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1983 = 100	307.7	304.0	-1.2
- All items - Ensemble	1965 - 100	119.6	124.6	4.2
- Transportation - Transports		118.5	119.7	1.0
- Public transportation - Transport public		132.7	123.2	-7.2
Fravel price index - Indice des prix des				
voyages	1983 = 100	123.1	123.1	
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de				
niveau I)	1983 = 100			
Domestic travel – Voyages intérieurs International travel – Voyages internationaux		123.0	130.5	6.1
ndex of real domestic product (s.a.) - Indice		109.9	110.6	0.6
du produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100			
- All industries - Toutes les industries	1500 - 100	122.9	127.7	3.9
 Transport industry - Industrie du transport 		128.1	132.2	3.2
- Air transportation - Transport aérien		128.9	153.1	18.8
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie				10.0
du transport	%	16.0	18.4	

⁽s.a.) - seasonally adjusted - (dés.) - désaisonnalisé

Source: Canadian Statistical Review and Bank of Canada. - Revue statistique du Canada et Banque du Canada.

Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. - For overseas trips, includes other modes of transportation. - Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

Includes international passenger fares. - Comprend le prix du transport des voyages internationaux. This figure is not available for the year 1987, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period October-December 1986, the per capita trip spending totalled \$87.1 and the average spending per trip, \$513.3. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1987, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période Octobre-décembre 1986, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$87.1 et les dépenses moyennes par voyage, \$513.3.

Section 2 OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
October-December 1988

Section 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Octobre-décembre 1988

	Levels I-III Niveaux I-III				Levels I-IV Niveaux I-IV		
	_	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services							
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		92	88	-4.3	274	264	-3.6
Passengers - Passagers		6 907	7 938	14.9	7 111	8 217	15.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	135 860	150 490	10.8	144 351	160 171	11.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres			13 609 492			13 926 670	
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres			1 360 949		**	1 392 667	
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres			414 164	200		450 821	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres			1 775 114	***		1 843 488	
Hours flown - Heures de vol		304	360	18.5	411	480	17.0
Unit toll services - Services à taxe unitaire							
Passengers - Passagers		5 970	6 878	15.2	6 062	7 026	15.9
Goods carried - Marchandises transportées	kg	100 060	125 136	25.1	100 150	125 278	25.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		8 760 540	10 883 282	24.2	8 788 735	10 931 879	24.4
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		876 054	1 088 328	24.2	878 874	1 093 188	24.4
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		297 428	383 931	29.1	297 456	383 972	29.1
kilomètres		1 173 482	1 472 259	25.5	1 176 329	1 477 160	25.6
Hours flown - Heures de vol		220	283	28.9	, 229	313	36.5
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		937		13.0	1 049	1 191	13.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	35 800		-29.2	44 202		-21.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres			2 726 209	***	••	2 994 790	"
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres			272 621	***	**	299 479	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres			30 233	***	.**	66 848	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres			302 854			366 327	
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		82	75	-8.6	121	109	-9.5
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères		2	2	-10.4	61		
Hours flown: total - Heures de vol: total		84	. 77	-8.6	181	167	-7.

Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1988

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV,
Octobre-décembre 1988

,		Dome	estic	Transt	oorder	Other inte	ernational
	_	Intér	ieur	Transfro	ontalier	Autre international	
		1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
		,000	%	'000	%	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		5 643	8.6	1 380	36.5	1 194	32.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg	102 042	3.2	14 294	3.0	43 835	38.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 495 571		2 377 366		6 053 733	
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		549 557		237 737		605 373	
tonnes-kilomètres		136 040		40 776		274 005	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		685 597		278 512		879 378	
Hours flown - Heures de vol		378	12.1	46	31.2	56	47.8
Unit toll services - Services à taxe unitaire			40.0		45.4	704	
Passengers - Passagers		5 421	10.2	884	45.1	721	35.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	78 393	18.5	10 388	35.3	36 497	38.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres – Passagers,		5 399 242	13.8	1 255 786	34.4	4 276 852	37.5
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		539 924	13.8	125 579	34.4	427 685	37.5
tonnes-kilomètres		119 960	16.2	28 298	46.4	235 714	34.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		659 884	14.2	153 876	36.5	663 400	36.5
Hours flown - Heures de vol		247	34.4	31	51.0	35	40.0
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		222	-19.2	496	23.5	473	27.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg	23 650	-27.7	3 906	-37.0	7 337	38.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		96 328	•••	1 121 581		1 776 881	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		9 633	•••	112 158		177 688	
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		16 080		12 478		38 290	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		25 713		124 636		215 978	
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à			47.0		45.4		00.1
voilure fixe Hours flown: helicopters – Heures de vol:		79	-17.3	15	15.1	15	26.1
hélicoptères		52	-10.2		-98.8	6	470.2
Hours flown: total - Heures de vol: total		131	-14.6	15	3.8	21	63.4

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1988

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1988

		Total			Air Canada			
		1987	1988	Change Variation	. 1987	1988	Change Variation	
		'000	'000	%	'000	'000	%	
All services - Tous les services								
Passengers - Passagers		5 244	5 926	13.0	2 383	3 173	33.2	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	89 752	116 023	29.3	57 293	70 845	23.7	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		9 691 637	11 776 637	21.5	3 940 313	5 304 003	34.6	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		969 164	1 177 664	21.5	394 031	530 400	34.6	
Goods tonne-kilometres - Marchandises,		309 436	391 838	26.6	187 712	227 685	21.3	
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		309 436	391 838	20.0	10/ /12	227 000	21.0	
kilomètres		1 278 600	1 569 502	22.8	581 743	758 085	30.3	
Hours flown - Heures de vol		145	184	26.8	65	87	34.8	
Unit toll services - Services à taxe unitaire								
Passengers - Passagers		4 736	5 355	13.1	2 315	3 067	32.5	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	86 237	113 012	31.0	56 280	70 272	24.9	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		8 293 680	10 197 431	23.0	3 721 384	4 961 348	33.3	
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		12 500 431	16 294 315	30.4	5 698 332	7 765 822	36.3	
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	66.35	62.58	***	65.31	63.89		
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		829 368	1 019 743	23.0	372 138	496 135	33.3	
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		288 813	376 222	30.3	176 786	224 722	27.1	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		1 118 181	1 395 965	24.8	548 924	720 857	31.3	
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		1 891 831	2 410 590	27.4	931 705	1 247 702	33.9	
Weight load factor - Coefficient de		50.44	57.04		58.92	57.77		
chargement	%	59.11	57.91 169	28.1	63	85	35.1	
Hours flown - Heures de vol		132	109	20.1	,	00	33.1	
Charter services - Services d'affrètement				100	00	400	50.0	
Passengers - Passagers		508	571	12.3	68	106	56.6	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	3 514	3 011	-14.3	1 014	573	-43.4	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 397 957	1 579 206	13.0	218 929	342 655	56.5	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		139 796	157 921	13.0	21 893	34 266	56.5	
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		20 623	15 616	-24.3	10 926	2 962	-72.9	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		160 419	173 537	8.2	32 819	37 228	13.4	
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		14	16	14.2	2	3	26.8	
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères					. 2	. 3	26.8	
Hours flown: total - Heures de vol: total		14	16	14.2	2	3	20.0	

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1988 - Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1988 - fin

			Canadi»n			Wardair	
		1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All anning Tourism							
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		2 494	2 176	-12.7	367	576	56.9
Goods carried - Marchandises transportées	kg	26 245	37 989	44.7	6 213	7 189	15.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 373 248	4 587 136	4.9	1 378 075	1 885 498	36.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres							
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		437 325	458 714	4.9	137 808	188 550	36.8
		95 995	128 660	34.0	25 730	35 493	37.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		500.040					
Hours flown - Heures de vol		533 319	587 374	10.1	163 538	224 043	37.0
riours nown - neures de voi		71	78	8.7	9	19	113.6
Unit tall convices - Convices à Asses surfacture							
Unit toll services - Services à taxe unitaire							
Passengers - Passagers		2 243	1 952	-13.0	177	336	89.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	25 515	37 557	47.2	4 443	5 183	16.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 892 060	4 137 746	6.3	680 235	1 098 338	61.5
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		5 683 203	6 477 122	14.0	1 118 896	2 051 371	83.3
Passenger load factor - Coefficient de							00.0
remplissage, passagers	%	68.48	63.88	***	60.80	53.54	
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		389 206	413 775	6.3	68 024	109 834	61.5
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		94 399	127 720	35.3	17 629	23 780	34.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		483 605					- 1
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres		403 003	541 494	12.0	85 653	133 613	56.0
disponibles		780 743	914 649	17.2	179 383	248 239	38.4
Weight load factor - Coefficient de chargement	01						
Hours flown - Heures de vol	%	61.94	59.20	***	47.75	53.82	***
riodrs nown - neures de voi		63	70	10.6	5	14	152.2
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		250	225	-10.3	190	240	26.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg	731	432	-40.8	1 770	2 006	13.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres – Passagers,		481 188	449 390	-6.6	697 840	787 160	12.8
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		48 119	44 939	-6.6	69 784	78 716	12.8
tonnes-kilomètres		1 596	940	-41.1	8 101	11 713	44.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		49 715	45 879	-7.7	77 885	90 429	
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à			.00,5	-7.7	// 003	30 429	16.1
voilure fixe Hours flown: helicopters - Heures de vol:		. 8	7	-7.1	4	6	54.9
hélicoptères		*1 -	-				
Hours flown: total - Heures de vol: total		8	7	-7.1	4	6	54.9

Table 2.4
Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, October-December 1988

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens, Octobre-décembre 1988

	1987	1988	Change Variation
	No Nbre	No Nbre	%
lumber of carriers - Nombre de transporteurs	56	49	-12.5
omestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	5 109	4 052	-20.7
Prince Edward Island - Île-du- Prince-Édouard			
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	125		-100.0
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1		-100.0
Quebec - Québec	12 147	12 560	3.4
Ontario	7 232	6 088	-15.8
Manitoba	1 934	1 790	-7.4
Saskatchewan	1 737	1 067	-38.6
Alberta	7 683	6 634	-13.7
British Columbia - Colombie-Britannique	17 109	16 565	-3.2
Yukon	1 599	774	-51.6
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	3 386	2 625	-22.5
Total	58 062	52 155	-10.2
nternational	2 531	6 078	140.1
Total	60 593	58 233	-3.9

Section 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels I-III, October-December 1988

Section 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Octobre-décembre 1988

Operating revenues - Recettes d'exploitation	\$ '000	\$ '000	Variation
	\$ '000	\$ '000	
Operating revenues - Recettes d'exploitation			%
Jnit toll services - Services à taxe			
unitaire	1 092 643	1 318 905	20.7
- Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	**	1 160 447	•••
Charter services – Services d'affrètement	169 683	158 458	
- Passengers - Passagers	109 003	192 427 173 262	13.4
Goods - Marchandises	**	19 165	***
Other flying services - Autres services			
aériens	5 530	3 032	-45.2
Subsidies - Subventions d'exploitation	**	1 207	
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport			
aérien, nettes	59 079	66 457	12.5
otal operating revenues + Total des recettes d'exploitation	1 326 935	1 582 028	19.2
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment -			
Frais d'entretien, biens et équipement au sol ircraft operations – Exploitation des	22 884	18 939	-17.2
aéronefs	463 720	544 163	17.3
faintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	177 636	000 014	10.1
General services and administration - Services	177 636	200 911	13.1
généraux et administration	703 958	790 326	12.3
Pepreciation - Dépréciation	68 652	59 319	-13.6
otal operating expenses - Total des dépenses			
d'exploitation	1 436 851	1 613 658	12.3
perating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	(100.017)	40	
a exploitation	(109 917)	(31 630)	-71.2
Ion-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes)			
de capital, nets	(6 153)	62 256	
nterest and discount income - Revenus			
d'intérêts et d'escomptes nterest expenses – Intérêts versés	14 569	22 829	56.7
fiscellaneous non-operating income (expenses),	57 726	76 676	32.8
net - Revenus (dépenses) divers hors			
exploitation, nets	(4 306)	(25 346)	488.6
otal non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors			
exploitation, nets	(53 616)	(16 936)	-68.4
ncome (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant deductions	//		
	(163 533)	(48 566)	-70.3
rovision for income taxes (tax refund) -			
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(70 984)	(27.059)	60.0
let income (loss) - Revenu (perte) net	(92 549)	(27 958) (20 609)	-60.6 -77.7

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1988

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1988

				Air Canada		
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Unit toll services - Services à taxe			10.0	477.670	641 219	34.2
unitaire	972 770 849 963	1 160 433 1 015 462	19.3 19.5	477 672 405 639	551 513	36.0
Passengers - PassagersGoods - Marchandises	122 807	144 972	18.0	72 033	89 706	24.5
Charter services - Services d'affrètement	83 918	89 468	6.6	11 778	18 487	57.0
- Passengers - Passagers	75 441	85 929	13.9	10 002	17 521	75.2
- Goods - Marchandises	8 477	3 540	-58.2	1 776	966	-45.6
Other flying services - Autres services						
aériens	1 723	1 142	-33.7	-		•
Subsidies - Subventions d'exploitation	••	-			-	***
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport						
aérien, nettes	43 081	39 542	-8.2	14 023	9 180	-34.5
Total operating revenues - Total des recettes						
d'exploitation	1 101 492	1 290 586	17.2	503 473	668 886	32.9
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment -	14 461	15 258	5.5	9 775	8 805	-9.9
Frais d'entretien, biens et équipement au sol	14 461	15 256	5.5	9773	0 000	3.3
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	358 355	415 675	16.0	167 955	185 958	10.7
Maintenance, flight equipment - Frais						10.0
d'entretien, équipement de vol	138 484	144 400	4.3	72 801	86 806	19.2
General services and administration - Services	632 288	702 366	11.1	339 080	339 681	0.2
généraux et administration Depreciation – Dépréciation	58 354	42 595	-27.0	39 539	12 541	-68.3
Total operating expenses – Total des dépenses						
d'exploitation	1 201 941	1 320 294	9.8	629 150	633 791	0.7
Operating income (loss) - Revenu (perte)				(105.577)	05.005	
d'exploitation	(100 449)	(29 708)	-70.4	(125 677)	35 095	***
Non-Operating Income (Expenses) ~ Revenus						
(dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes)	(10 196)	47 488		(9 306)	43 438	
de capital, nets Interest and discount income - Revenus	(10 130)	47 400	***	(0 000)		
d'intérêts et d'escomptes	12 777	21 333		8 551	10 372	21.3
Interest expenses - Intérêts versés	47 683	59 094	23.9	35 241	26 780	-24.0
Miscellaneous non-operating income (expenses),						
net - Revenus (dépenses) divers hors	(9 053)	(27 480)	203.6	13 827	(1 841)	
exploitation, nets	(5 555)	(=: :00)			•	
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors						
exploitation, nets	(54 155)	(17 754)	-67.2	(22 169)	25 190	
Income (loss) before provision for income						
taxes - Revenu (perte) avant déductions	(454.004)	(47.460)	-69.3	(147 846)	60 285	
de l'impôt	(154 604)	(47 462)	-09.3	(147 040)	30 203	***
Provision for income taxes (tax refund) -						
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(65 195)	(30 366)	-53.4	(71 838)	19 851	
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(89 409)	(17 096)		(76 008)	40 434	
Her moonie (1035) Hevenu (berre) her	(00.00)	()				

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1988 - Concluded

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1988 - fin

,		Canadi»n			Wardair	
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation Unit toll services - Services à taxe						
unitaire	450 286	438 637	-2.6	44 812	80 578	79.8
- Passengers - Passagers	403 321	390 255	-3.2	41 003	73 694	79.7
- Goods - Marchandises	46 965	48 382	3.0	3 809	6 884	80.7
Charter services - Services d'affrètement	29 492	27 077	-8.2	42 648	43 904	2.9
- Passengers - Passagers	26 416	26 583	0.6	39 023	41 824	7.2
- Goods - Marchandises	3 076	494	-84.0	3 625	2 080	-42.6
Other flying services - Autres services aériens						
Subsidies - Subventions d'exploitation	1 723	1 142	-33.7	-		
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport	**	•				
aérien, nettes	30 078	27 153	-9.7	(1 020)	3 209	
Total operating revenues - Total des recettes				(, 020)	0 203	
d'exploitation	511 579	494 009	-3.4	86 440	127 691	47.7
One waster a second sec						47.7
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment -						
Frais d'entretien, biens et équipement au sol Aircraft operations – Exploitation des	4 080	4 512	10.6	605	1 941	220.8
aéronefs	158 449	167 700	5.8	31 951	62 017	94.1
Maintenance, flight equipment - Frais				0,00,	02 017	34.1
d'entretien, équipement de vol	51 824	50 123	-3.3	13 859	7 471	-46.1
General services and administration – Services généraux et administration						
Depreciation - Dépréciation	255 107 13 751	288 160	13.0	38 101	74 524	95.6
Total operating expenses - Total des dépenses	13 /51	15 876	15.5	5 064	14 179	180.0
d'exploitation	483 211	506 074	0.0			
Operating income (loss) - Revenu (perte)	400 211	526 371	8.9	89 580	160 132	78.8
d'exploitation	28 368	(32 362)		(2.440)	(00.444)	
	20 300	(32 302)	***	(3 140)	(32 441)	933.2
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	4 400					
Interest and discount income - Revenus	1 462	1 226	-16.1	(2 352)	2 823	
d'intérêts et d'escomptes	2 303	8 586	272.8	1.000		
Interest expenses - Intérêts versés	7 638	13 745	272.8 80.0	1 923	2 374	23.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors		10 740	80.0	4 804	18 568	286.5
exploitation, nets	(20 267)	1 749		(2 613)	(27 388)	948.1
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(04.440)					
	(24 140)	(2 184)	-91.0	(7 846)	(40 759)	419.5
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions						
de l'impôt	4 228	(24 E40)		(40.000		
Provision for income taxes (tax refund) -	4 220	(34 546)	***	(10 986)	(73 200)	566.3
Provision pour l'impôt sur le revenu	,					
(remboursement d'impôt)	11 529	(14 236)		(4.996)	(2E 004)	600
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(7 301)	(20 310)	170.0	(4 886)	(35 981)	636.4
(porto) not	(7 301)	(20 310)	178.2	(6 100)	(37 219)	510.1

Section 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III, October-December 1988

Section 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Octobre-décembre 1988

		1987	1988	Change Variation
				%
verage number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payès				
ilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No Nbre	4 774	5 505	15.3
alaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	80 704	98 084	21.5
ether flight personnel - Autre personnel navigant	No Nbre	6 320	7 933	25.5
alaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	42 974	56 918	32.4
General management and adminis- tration - Gestion et adminis- tration générales	No Nbre	3 473	3 867	11.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	35 628	42 352	18.9
faintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No Nbre	7 682	7 959	3.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	62 477	73 072	17.0
Aircraft and traffic servicing -				
Service courant des aéronefs et du trafic	No Nbre	14 761	16 200	9.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	109 818	125 228	14.0
Other personnel - Autre personnel - Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	7 427	7 937	6.9
traitements	\$'000	71 003	85 265	20.1
Fotal average number of employees — Nombre total moyen d'employés Salaries and wages — Salaires et	No Nbre	44 437	49 401	11.2
traitements	\$'000	402 604	480 919	19.5
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
Furbine fuel - Carburant à turbine Cost - Coût	L '000 \$ '000	877 635 236 562	1 095 722 250 403	24.8 5.9
Gasoline - Essence Cost - Coût	L '000 \$ '000	11 001 5 837	7 926 4 352	-28.0 -25.5
Turbine oil – Huile à turbine Cost – Coût	L '000 \$ '000	129 697	237 1 002	83.2 43.7
Piston oil – Huile moteur à piston Cost – Coût	L '000 \$ '000	344 618	80 240	-76.7 -61.2

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption - Canadian
Air Carriers, Level I, October-December 1988

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant –

Transporteurs aériens canadiens de niveau I,

Octobre-décembre 1988

		Total	Air Canada	Canadi»n	Wardair
Average number of employees and wages paid - Nombre moyer d'employés, traitements et salaires payés					
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No Nbre	3 224	1 744	1 237	243
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	75 473	41 079	29 322	5 073
Other flight personnel - Autre					
personnel navigant Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	6 394	3 021	2 449	924
traitements	\$'000	50 097	24 479	19 591	6 027
General management and adminis- tration - Gestion et adminis-					
tration générales	No Nbre	2 330	179	2 151	
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	29 084	4 571	24 513	-
Maintenance labour - Main-d'oeuvre					
d'entretien Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	5 860	3 351	2 034	475
traitements	\$'000	57 833	35 665	19 001	3 166
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et					
du trafic	No Nbre	14 463	8 537	4 904	1 022
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	116 450	77 410	31 190	7 850
Other personnel – Autre personnel	No Nbre	7 445	5 215	2 203	27
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	82 169	58 349	23 610	210
Total average number of employees -					
Nombre total moyen d'employés Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	39 716	22 047	14 978	2 691
traitements	\$'000	411 106	241 553	147 227	22 326
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile					
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	927 764	456 910	342 131	128 723
Cost - Coût	\$ '000	201 825	97 158	78 331	26 336
Gasoline - Essence Cost - Coût	L '000		-		
	\$ '000	•	-	•	
Turbine oil – Huile à turbine Cost – Coût	L '000 \$ '000	91 458	27 159	48 221	16 78
		700	109	221	78
Piston oil – Huile moteur à piston Cost – Coût	L '000 \$ '000	•	•		

Section 5 FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

According to the Fare Basis Survey, the air fare index - all fares¹ for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) reached 130.5 in the fourth quarter of 1988, up 6.1% compared to the fourth quarter of 1987. The most notable source of price increases was in economy fares², which jumped sharply (+10.6%), to average 142.4. The discount fares rose by 0.4% during the fourth quarter of 1988 over the same period in 1987, posting their first increase after three consecutive quarterly declines.

The impact of the economic regulatory reform on economy fares seems evident. As shown in Table 5.1, between 1987 and 1988, the economy fares perked up more strongly in the southern sector (+10.6%) than in the northern sector (+8.6%), where services are still regulated. Also, during the fourth quarter of 1988, the discount fare levels were higher than the 1987 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they increased by 1.0%, while they rose by 0.4% in the deregulated zone.

For the international markets, the non-seasonally adjusted air fare index - all fares rose by 0.6% in the quarter. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 7.2%, while the discount fare index slightly decreased by 0.9%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the fourth quarter of 1988, 61.6% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket, up from 55.0% in 1987. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel increases to 66.6%, up from 60.4% in 1987.

As depicted in Tables 5.2 and 5.3, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares during the fourth quarter of 1988. In the southern sector, 62.2% of passenger traffic (representing 67.1% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the fourth quarter of 1987, the corresponding figures were 55.7% for passengers and 61.0% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 46.1% of the traffic during the fourth quarter of 1988, up from 41.0% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 6.2 percentage points (41.9% to 48.1%) during the same period.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire, l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs¹ pour les services intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) a atteint 130.5 au cours du quatrième trimestre de 1988, en hausse de 6.1% par rapport au quatrième trimestre de 1987. Les tarifs économiques² expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (+10.6%), pour s'établir à 142.4. Les tarifs réduits se sont accrus de 0.4% au cours du quatrième trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987, enregistrant leur première augmentation après trois baisses trimestrielles consécutives.

L'impact de la réforme de la réglementation économique sur les tarifs de la classe économique semble évidente. Tel qu'il est montré au Tableau 5.1, entre 1987 et 1988, les tarifs économiques se sont redressés plus fortement dans le secteur sud (+10.6%) que dans le secteur nord (+8.6%), où les services sont encore réglementés. Également, au cours du quatrième trimestre de 1988, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1987 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont aumgenté de 1.0% alors qu'ils se sont accrus de 0.4% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens tous les tarifs non désaisonnalisé s'est accru de 0.6% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 7.2%, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué légèrement de 0.9%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du quatrième trimestre de 1988, 61.6% des passagers des vols intérieurs à horaire fixe des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs, en regard de 55.0% en 1987. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 60.4% en 1987 à 66.6% en 1988.

Comme l'indiquent les Tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du quatrième trimestre de 1988. Dans le secteur sud, 62.2% du trafic de passagers (représentant 67.1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 55.7% et 61.0% respectivement au cours du quatrième trimestre de 1987. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 46.1% du trafic au cours du quatrième trimestre de 1988, une augmentation par rapport à 41.0% en 1987. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 6.2 points de pourcentage (de 41.9% à 48.1%) au cours de la même période.

For the methodology for the air fare indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication.

² Includes business class fares.

¹ Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication.

² Comprend la classe affaires.

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group

- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled
Services, October-December 1988

Tableau 5.1
Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau l – Services à horaire fixe, Octobre-décembre 1988

Sector	Year and quarter	Far	Fare type group - Groupe tarifaire						
Secteur	Année et trimestre	All fares	Economy fare	Discounted fare					
	unnous	Tous les tarifs	Tarif économique	Tarıf réduit					
			(1983 = 100.0)						
Domestic - Intérieur	1987 IV	123.0	128.8	117.9					
	1988 I	121.6	133.3	109.4					
	11	123.7	135.9	110.8					
	111	127.4	139.4	115.0					
	IV	130.5	142.4	118.4					
Southern services - Services	1987 IV	123.3	129.3	118.2					
secteur sud	1988 I	122.1	133.9	110.1					
000.04	II.	124.0	136.6	111.1					
	III	127.8	140.2	115.4					
	IV	130.8	143.0	118.7					
Northern services - Services	1987 IV	117.1	122.8	109.0					
secteur nord	1988 I	112.5	124.5	90.6					
000.00.	II II	117.4	126.1	102.3					
	iii	119.9	128.8	104.4					
	íV	124.8	133.4	110.1					
International	1987 IV	109.9	113.0	108.7					
	1988 I	113.3	119.5	112.1					
	II	113.2	120.5	111.4					
	III	118.7	115.7	122.3					
	IV	110.6	121.1	107.7					

Figure 5.1
Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted)

Figure 5.1
Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)

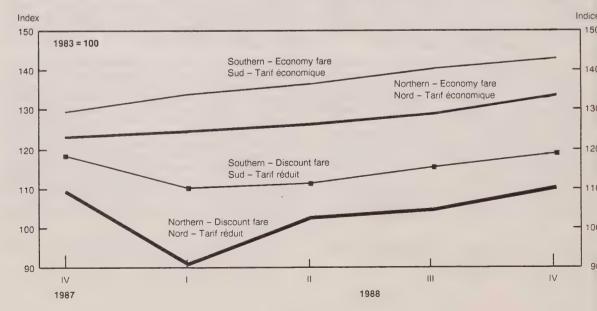


Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I -Scheduled Services, October-December 1988

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau l - Services à horaire fixe, Octobre-décembre 1988

	Fare type group - Groupe tarifaire											
Sector	First class		Busines	Business class		omy	Disco	unted	Other			
Secteur	Première	classe	Classe affaires		Économique		Réduit		Autre			
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988		
						%						
Domestic - Intérieur	0.3*	0.3		5.6*	42.4	29.9*	55.0	61.6	2.2	2.6		
Southern services - Services secteur sud	0.3*	0.3		5.8*	41.7	29.0*	55.7	62.2	2.3	2.7		
Short-Haul - Court- courrier	0.1*	0.1	***	2.3*	49.8	38.9*	47.8	56.0	2.3*	2.7		
Long-Haul - Long-courrier	0.6*	0.5*		8.8*	34.1*	20.5*	63.2	67.6	2.2	2.7		
Northern services - Services secteur nord		**	***	0.2*	58.1	52.9	41.0	46.1*	0.9*	0.7*		
International	1.3	1.1	***	5.7	26.5	20.3	66.0	66.7	6.2	6.1		

Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, October-December 1988

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Octobre-décembre 1988

	Fare type group - Groupe tarifaire										
Sector Secteur	First class Première classe			Business class Classe affaires		Economy Économique		unted	Other Autre		
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988	
						%					
Domestic - Intérieur	0.7*	0.6		9.0*	36.7	21.2*	60.4	66.6	2.3	2.7	
Southern services - Services secteur sud	0.7*	0.6	***	9.3*	36.0*	20.4*	61.0	67.1	2.3	2.7	
Short-Haul - Court- courrier	0.1*	0.1	•••	2.4*	48.0	37.1*	49.6	57.6	2.3*	2.7	
Long-Haul - Long-courrier	0.8*	0.7*	•••	10.7*	33.2*	16.9	63.6	69.0	2.3	2.7	
Northern services - Services secteur nord	-	sek	***	0.2*	57.0	50.9	41.9	48.1	1.1*	0.8*	
International	1.5	1.4	***	7.5	19.0	9.5	73.9	76.3	5.6	5.3	

Includes business class - Comprend la classe affaires.

For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'. Note:

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, October-December 1988

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, Octobre-décembre 1988

	Fare type group - Groupe tarifaire										
Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	First class Première classe			Business class Classe affaires		Economy Économique		unted	Other Autre		
·	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988	
						%					
Newfoundland - Terre-Neuve	201	NA	•••	5.4*	41.5	34.4*	56.8	58.4	1.6*	1.7*	
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard			***	MR.	42.8*	30.0*	56.5	66.5	994	ANA	
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	York	70K		8.4*	39.2*	27.5*	59.1	61.9	1.5*	2.1	
New Brunswick - Nouveau- Brunswick	3MR		***	zlek	34.7*	34.1*	62.8	63.3	2.4*	2.3*	
Quebec - Québec	0.1*	0.2	***	3.8	50.4	34.9	46.2	57.4	3.3*	3.6	
Ontario	0.5*	0.4		6.2*	44.3	29.0*	52.9	61.6	2.4*	2.9	
Manitoba	0.1*	0.1*	***	5.2*	40.2*	30.6*	57.8	61.9	2.0*	2.3	
Saskatchewan	AR	**		3.2*	35.6*	30.6*	62.0	63.3	2.3*	2.9	
Alberta	0.3*	0.3	***	5.8*	47.5	33.6*	50.5	58.3	1.7*	2.0	
British Columbia ² - Colombie- Britannique ²	0.4*	0.4*	***	5.7*	33.1	24.4*	64.5	67.4	1.9*	2.2	
Yukon & Northwest Territories - Yukon et Territoires											
du Nord-Ouest	х	X	***	Х	х	х	х	х	х	х	
Total	0.3*	0.3		5.6*	42.4	29.9*	55.0	61.6	2.2	2.6	

Includes business class. - Comprend la classe affaires.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et ***, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the fourth quarter of 1988, discount carriage on long-haul services represented 67.6% of passenger volume and 69.0% of passenger-kilometres; this compares with 56.0% and 57.6% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du quatrième trimestre de 1988, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 67.6% du volume de passagers et 69.0% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 56.0% et 57.6%.

Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Quest.

Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services. October-December 1988

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Octobre-décembre 1988

				Fare type group - Groupe tarifaire									
City of enplanement	Pa	Passengers		First cla	ass	Busine		Economy		Discou	nted	Othe	∍r
Ville d'embarquement	Pa	assager	s	Premie		Class		Éconon	nique	Rédi	uit	Autr	e
	1987	1988	Change /ariation	1987 1	1988	1987	1988	1987 ³	1988	1987	1988	1987	1988
	No 1 ('000		%					%					
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier (<800 km)													
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Toronto Vancouver Winnipeg	206 88 11 265 140 26 26 384 166 38	210 79 8 284 171 31 29 450 176 39	2.0 -10.6 -27.3 7.0 22.2 19.0 13.4 17.3 5.6	0.1* 0.3* 0.1* 0.1*	0.1* 0.2* 0.3 0.2* 0.1*		2.7* 0.2* 2.6 4.3* ** 2.4 3.3* 0.8*	51.7 76.0 43.3 54.2 57.1 46.3* 46.6 55.7 32.1 54.7	41.6* 68.0 35.8* 37.7 41.2 43.8* 42.6* 40.2 26.1* 49.6*	46.6* 23.2* 56.0 42.4 40.2 51.3* 51.3 41.3 66.0 44.1*	53.5* 31.0* 61.9* 55.9 51.8 52.1* 54.5 54.0 68.7 48.2*	1.7* 0.8* 3.3* 2.4* 2.4* 2.0* 2.9* 1.8*	2.1 0.7* 3.7 2.4* 2.8* 2.3* 3.3 1.8 1.3*
Long-Haul (≥800 km) - Long-courrier (≥800 km) Calgary	120	147	22.2	1.0*	0.9*	***	12.1*	34.7*	15.5*	62.3	69.0	2.0*	2.5
Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Toronto Vancouver Winnipeg	162 148 80 68 29 28 508 283 166	183 161 100 81 38 35 610 323 190	13.2 9.1 24.3 18.0 30.6 24.7 20.0 14.4	0.4* 0.1* 0.9* 0.9* 0.9*	0.3* 0.3 ** 0.6* 0.8*		6.8* 9.0* 9.2* 10.0* 5.8* 4.1* 9.9* 9.6* 6.5*	34.6* 39.2* 40.3 41.9* 27.1* 24.3* 32.9* 31.6* 35.1*	23.3 27.0* 25.5 27.6* 20.3 20.2* 16.5 17.9 24.4*	63.0 59.0 56.9 56.4 69.7 73.9 64.0 62.5	67.4 61.7 61.9 60.0 70.6 72.6 70.2 68.7 66.4	2.0* 1.7* 2.6 1.5* 3.1* 1.8* 2.2 2.7* 2.3*	2.2 2.1 3.2 2.2 3.3 3.0 2.7 3.0* 2.7

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

The large increase in the proportion of discount fares in Canada during the fourth quarter of 1988 compared to the same period in 1987 can be attributed to the intense competition between the three major carriers for market shares. Canadian Airlines International Ltd. with its restructured schedule, and Wardair with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in order to acquire a larger market share of passenger traffic. Second, on the highly competitive long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver and TorontoLa forte augmentation dans la proportion des tarifs réduits au Canada au cours du quatrième trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987, peut être attribuée à la concurrence intense entre les trois principaux transporteurs pour acquérir une plus grande part du marché. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée, avec leur horaire restructuré, et Wardair, avec son horaire amélioré sur les routes interurbaines achalandées, ont utilisé les tarifs réduits pour se faire concurrence et pour rivaliser avec Air Canada, dans le but d'accroître leur part du marché du trafic de passagers. En deuxième lieu, on a pu constater une forte augmentation du nombre de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Includes business class. - Comprend la classe affaires.

For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'. Note:

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, October-December 1988

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, Octobre-décembre 1988

	Fare type group - Groupe tarifaire											
City of enplanement	First	class		siness lass	Ecor	Economy ³ Économique ³		counted	Other			
Ville d'embarquement		mière asse		asse aires	Écono			Réduit		Autre		
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation		
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%		
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier(<800 km)												
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Toronto Vancouver Winnipeg	207.6 199.0 161.5 192.9 196.5	11.3 22.6 12.3 8.3 24.4	181.9 113.9° . 163.5 141.7 153.1 186.3 174.4		119.6 93.0 112.1 142.3 124.0 148.7 153.8 137.5 153.3 161.9	13.9 10.0 14.8 11.6 8.6 3.2 8.9 9.9 8.3 7.6	83.1 60.1 61.2 85.7 72.5 86.5 81.0 83.7 91.3	10.9 11.5 7.7 12.7 9.4 10.5 13.8	82.0 56.4 72.8 64.8 115.9 86.5 79.0 82.8 93.3	86.7 4.7 0.3 23.4 30.6 -5.8 23.3		
Long-Haul(≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)												
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Toronto Vancouver Winnipeg	542.6 511.7 568.9 588.3 634.4	10.5 6.6 40.3 10.4 16.5	440.4 379.8 258.5 434.9 403.3 358.0 366.5 421.2 501.0 301.3		322.2 249.6 210.2 281.0 302.9 286.8 274.5 293.5 308.2 262.6	10.3 6.1 14.9 17.0 7.0 6.1 9.4 9.7 10.5 10.2	153.1 135.6 117.8 149.9 153.2 134.6 134.7 152.6 169.1 122.5	7.7 3.3 -2.3 -2.3 -1.1 -5.1 2.0	209.7 159.9 143.1 205.8 217.8 220.6 186.7 206.3 229.7 144.5	5.1 4.6 9.5 -1.9 23.3 -0.3 -4.0 1.7		

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Vancouver, there was a noticeable increase in the number of discount fares offered. Third, buoyant discount fares were also the outcome of the 'price war' between the Level I air carriers, which stimulated the increase of seat sales on domestic scheduled markets where competition was particularly intense. Finally, the transfer of scheduled services by Air

longue distance, par exemple Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver. En troisième lieu, la poussée des tarifs réduits est aussi le résultat de la 'guerre des prix' entre les transporteurs aériens de niveau I, qui a favorisé l'augmentation des soldes de places sur les marchés intérieurs à horaire fixe où la concurrence était particulièrement

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

³ Percentage change calculated on business class and economy fares combined. – Variation en pourcentage calculée selon les tarifs de la classe affaires et économique combinés.

Canada and Canadian Airlines International Ltd. to their affiliates on low-density regional and local routes, where discount fares were available in a lesser extent, resulted in an increased utilization of discount fares, in relative terms.

International Sector

During the fourth quarter of 1988, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, two out of every three (66.7%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents an increase of 0.7 percentage point compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the fourth quarter of 1988, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, percentages ranged from 57.4% for Quebec to 67.4% for British Columbia and the territories (see Table 5.4). Newfoundland and Alberta were the only provinces besides Quebec to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for British Columbia and the territories does not mean that the residents in British Columbia and the territories are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Vancouver, for example, may in fact be Calgary or Winnipeg.

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases. The largest increases were in Quebec (11.2 percentage points) and Prince Edward Island (10.0 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a consistent trend throughout all the selected cities3 seems to be a greater proportion of passengers travelling on discount fares in the fourth quarter 1988 than in the same quarter in 1987. Indeed, for short-haul trips (less than 800 kilometres), all cities of enplanement posted gains; these ranged from 0.8 percentage point in Regina to 13.5 percentage points in Montréal. For the passengers travelling on long distances (800 kilometres or more), the proportion of passengers who benefitted from discount fares during the fourth quarter of 1988 rose in nine of the top ten Canadian cities. The gains ranged from 0.9 percentage point in Regina to 6.7 percentage points in Calgary. The proportion edged down from 73.9% to 72.6% in Saskatoon during this period.

intense. Enfin, le transfert des services à horaire fixe par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée à leurs affiliés sur les routes régionales et locales à faible densité, où les tarifs réduits étaient disponibles dans une moindre mesure, a entraîné une utilisation accrue des tarifs réduits, en termes relatifs.

Secteur international

Au cours du quatrième trimestre de 1988, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, deux passagers sur trois (66.7%) des vols internationaux à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une augmentation de 0.7 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du quatrième trimestre de 1988, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 57.4% au Québec et 67.4% en Colombie-Britannique et dans les territoires (voir Tableau 5.4). Terre-Neuve et l'Alberta étaient les seules provinces avec le Québec, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne canadienne.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit en Colombie-Britannique et dans les territoires, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province et des territoires sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Vancouver, par exemple, peut être en réalité Calgary ou Winnipeq.

L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (11.2 points de pourcentage) et à l'Île-du-Prince-Édouard (10.0 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le Tableau 5.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies³, à savoir qu'une plus grande proportion de passagers ont voyagé à prix réduit au cours du quatrième trimestre de 1988 qu'au cours de la même période en 1987. En effet, pour les vols court-courriers (moins de 800 kilomètres), toutes les villes d'embarquement ont enregistré une hausse; les progressions variaient entre 0.8 point de pourcentage à Regina et 13.5 points à Montréal. Le nombre de passagers voyageant sur de longues distances (800 kilomètres ou plus) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1988 a augmenté dans neuf des dix principales villes canadiennes. Les progressions variaient entre 0.9 point de pourcentage à Regina et 6.7 points à Calgary. Au cours de cette période, le pourcentage a diminué de 73.9% à 72.6% à Saskatoon.

³ Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1988.

³ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs à horaire fixe au cours du premier trimestre de 1988.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (72.6%) ranked first, followed by Regina (70.6%) and Toronto (70.2%). For business class fares, the leading cities were Calgary (12.1%), Ottawa (10.0%) and Toronto (9.9%).

Average Fares

The fare basis data indicate that during the fourth quarter of 1988, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$155, up 4.1% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$304, a decrease of 1.2% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$189; the lowest in Montréal, where it averaged \$136. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$164) and Winnipeg (\$161). It rose in nine of the ten cities, with gains ranging from 0.1% in Ottawa to 10.3% in Halifax. Toronto (-1.6%) posted a slight decline in the fourth quarter of 1988.

During the fourth quarter of 1988, the business and economy fares combined increased in all major cities (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose sharply in all cities for short-haul trips, while deeper discounts were offered to travellers in six cities for long-haul trips. Halifax (7.7%) and Montréal (3.3%) posted the largest increases in the last three months of 1988.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$162 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$322 for long-haul trips.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (72.6%), s'est classée au premier rang, suivie de Regina (70.6%) et Toronto (70.2%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (12.1%), Ottawa (10.0%) et Toronto (9.9%).

Tarifs moyens

Les données sur la base tarifaire indiquent qu'au cours du quatrième trimestre de 1988, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$155, en hausse de 4.1% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$304, en baisse de 1.2% par rapport à l'année précédente (voir Tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$189 à Vancouver et \$136 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$164) et Winnipeg (\$161). Il s'est accru dans neuf des villes, les gains oscillant entre 0.1% à Ottawa et 10.3% à Halifax. Toronto (-1.6%) a enregistré une baisse légère au cours du quatrième trimestre de 1988.

Au cours du quatrième trimestre de 1988, les tarifs combinés de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes (voir Tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont fortement augmenté dans toutes les villes pour les services court-courriers, pendant qu'on réduisait davantage les tarifs offerts aux voyageurs dans six villes pour les services long-courriers. Halifax (7.7%) et Montréal (3.3%) ont enregistré les hausses les plus fortes au cours des trois derniers mois de 1988.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires à horaire fixe (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$162 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$322 pour les voyages long-courriers.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication Air Carrier Operations in Canada extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial unit toll or charter transportation of passengers and carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response,

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration l à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial à taxe unitaire ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections

estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada, the revision is reflected in the annual publication, Canadian Civil Aviation. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show differences from the total of the four quarterly income statements in Air Carrier Operations in Canada.

ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (Opérations transporteurs aériens au Canada), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (Aviation civile canadienne). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication Aviation civile canadienne peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada.

- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
- (v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code

- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettespassagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs on eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du doublecomptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190)

Enquête sur la base tarifaire

L'enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services à horaire fixe offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services à horaire fixe; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on

and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "*".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "•" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "•".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) With the introduction of the National Transportation Act, 1987, the reporting levels for Canadian air carriers were redefined for 1988. These new level definitions are described in the glossary of this publication. The 1987 data that appear in sections 1, 2, 3, and 4 of this publication have been retabulated using these new level definitions.
- b) The survey universe for the quarterly publication of 1988 consisted of 275 air carriers. This is a substantial decrease from the 698 air carriers which were required to report quarterly data in 1987. The major factor which accounted for this decrease was that carriers reporting less than \$250,000 in annual gross revenues, for unit toll and charter operations, in each of the last two calendar years, were classified in Level V in 1988. These carriers did not report quarterly data in 1988.
- c) Even though there are substantially fewer carriers reporting quarterly data in 1988, the carriers that did report provided a good coverage of the operations of Canadian air carriers. This can be observed by reviewing the percentage of 1987 data which was reported by the carriers in the 1988 universe. For example, although these carriers represented only 39.4% of the number of carriers which reported quarterly data during 1987, they accounted for 99.9% of unit toll passengers, over 99.9% of unit toll passenger-kilometres, 98.6% of unit toll hours flown and 83.8% of charter hours flown.
- d) Revisions were made to the 1987 data base, upon receipt of late filings from air carriers. Accordingly, values for some 1987 data tabulated in this publication may exceed the values published in the original 1987 publication.
- e) The total number of carriers by level which reported operations for the fourth quarter of 1988 are shown in the following table with comparative fourth quarter 1987 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Suite à l'introduction de la Loi nationale de 1987 sur les transports, les niveaux de déclaration pour les transporteurs aériens canadiens ont été modifiés pour 1988. Les nouvelles définitions des niveaux de déclaration sont présentées dans le glossaire de la présente publication. Les données de 1987 qui figurent aux sections 1, 2, 3 et 4 ont été totalisées selon ces nouvelles définitions.
- b) L'univers des enquêtes pour les publications trimestrielles de 1988 englobait 275 transporteurs aériens, ce qui constitue une baisse non-négligeable considérant le fait que 698 transporteurs avaient déclaré des données trimestrielles en 1987. Le principal facteur expliquant cette diminution est attribuable aux transporteurs qui ont déclaré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 pour les services à taxe unitaire et d'affrêtement au cours des deux dernières années civiles. Ces derniers ont été classifiés comme niveau V et n'avaient pas à fournir de données trimestrielles pour l'année 1988.
- c) Bien que le nombre de transporteurs déclarant des données sur une base trimestrielle fut moindre en 1988, ceux-ci ont fourni néanmoins une couverture assez complète des activités des transporteurs aériens canadiens. En examinant certains pourcentages fondés sur les données trimestrielles de 1987 selon l'univers des transporteurs qui ont fourni des données en 1988, on observe que ces transporteurs représentaient seulement 39.4% du nombre total de transporteurs ayant participé aux enquêtes au cours de 1987. Néanmoins, ces transporteurs ont transporté 99.9% des passagers et réalisé plus de 99.9% des passagers-kilomètres sur leurs liaisons à taxe unitaire. De plus, ils ont effectué 98.6% des heures de vols des services à taxe unitaire et 83.8% des heures de vol des services d'affrètement.
- d) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1987 pour tenir compte des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1987 paraissant dans cette publication peuvent excéder les totalisations publiées dans l'édition originale de 1987.
- e) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le quatrième trimestre de 1988 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le quatrième trimestre de 1987 sont également présentées.

			% Change	
	1987	1988	Variation en %	
Level II Level III Level IV	3 16 69 176	3 16 67 158	- -2.9 -10.2	Niveau I Niveau II Niveau III Niveau IV
Total	264	244	-7.6	Total

As can be seen in this table, a substantial number of carriers have ceased operations or merged with other carriers since the fourth quarter of 1987. Although there has been a large number of new carriers initiated since the fourth quarter of 1987, these carriers were almost all classified as Level V, and were not included in the publication or the above table.

- f) The number of carriers which reported nil operations, for the fourth quarter of 1988, are as follows: Level III - 2, Level IV - 18.
- g) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- h) Passenger revenue and goods revenue for Level I air carriers, for 1987, are shown separately under the unit toll and charter revenue headings. These breakdowns were estimated and the published data are based on revenue data reported by the carriers.
- Air Canada experienced a labour dispute involving its ground workers between November 26, 1987 and December 16, 1987.

Comme on peut le constater, un nombre considérable de transporteurs ont cessé leurs activités ou ont été fusionnés avec d'autres transporteurs depuis le quatrième trimestre 1987. Quoiqu'un grand nombre de transporteurs aient amorcé leurs activités depuis le quatrième trimestre de 1987, ces derniers ont presque tous été classés au niveau V et ils ne sont pas compris dans cette publication ou dans ce tableau.

- f) Pour le quatrième trimestre de 1988, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III – 2, niveau IV – 18.
- g) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce doublecomptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- h) Les recettes-passagers et les recettes-marchandises pour les transporteurs aériens de niveau I, pour l'année 1987, sont présentées séparément sous les titres recettes d'exploitation-services à taxe unitaire et recettes d'exploitation-services d'affrètement. Les données ventilées furent estimées et les données publiées sont fondées sur les recettes déclarées par les transporteurs.
- Du 26 novembre au 16 décembre 1987, Air Canada subissait un conflit de travail impliquant ses employés au sol.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the inflight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For unit toll transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Unit toll services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- Business class. A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- Discount. A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.

Economy. A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.

- First class. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- Other. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en yaleur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5000 ou plus et de moins de 50000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1000 ou plus et de moins de 10000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport à taxe unitaire, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués súr le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services à taxe unitaire. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auguel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

 Classe affaires. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base.
 Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).

 Classe économique. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.

 Première classe. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.

 Réduit. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe. Autres. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services à horaire fixe. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director Transportation Division Statistics Canada Jean Talon Building, 7th Floor Tunney's Pasture Ottawa, Ontario K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704 Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes Chief Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527 Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand Chief Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942 Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur Division des transports Statistique Canada 7e étage, immeuble Jean-Talon Parc Tunney Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704 Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes Chef

Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527 Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand Chef Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942 Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

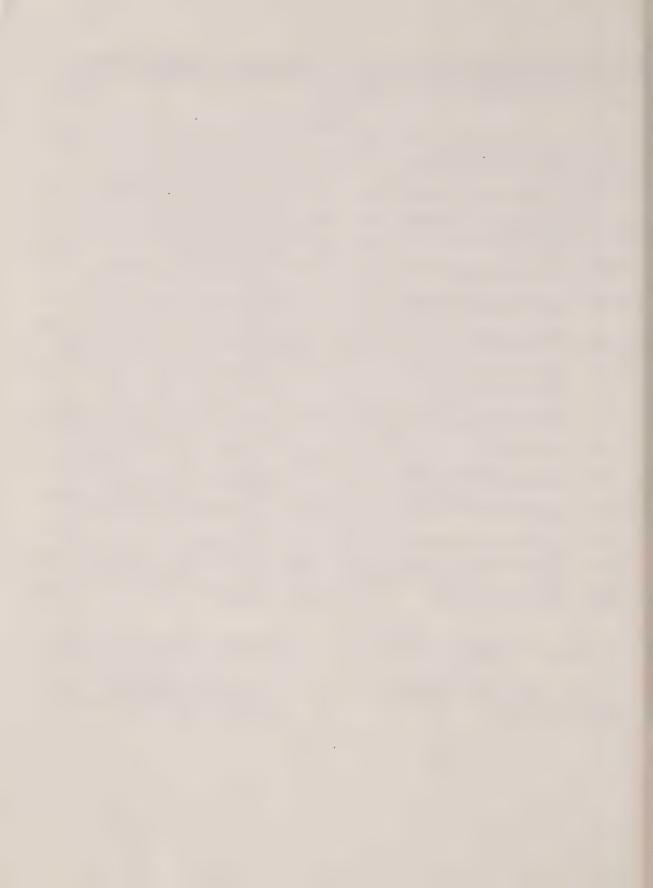
Catalogue			Foreign	Ca	talogue
			\$ Autre		
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	71.00	85.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.	50-002
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	92.00	110.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T. Bil.	51-002
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	89.00	107.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.	51-004
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	116.00	139.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.	51-005
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	36.00	43.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	51-204
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	40.00	48.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.	51-205
51-206 51-207	Canadian Civil Aviation, A.,Bil. Air Charter Statistics, A., Bil.	34.00 34.00	41.00 41.00	Aviation civile canadienne, A., Bil. Statistique des affrètements aériens, A.,Bil.	51-206 51-207
51-501E	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.,publiée en 1986.	51-501F
52-001 52-003	Railway Carloadings, M., Bil. Railway Operating Statistics, M., Bil.	79.00 100.00		Chargements ferroviaires, M., Bil. Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	52-001 52-003
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	41.00	49.00	Le transport ferroviaire au Canada	52-216
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	68.00	82.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.	53-003
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	53-215
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A.,	16.00	19.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.	53-218
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, ABil.	16.00	19.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.	, 53-219
53-222 54-205	Trucking in Canada, A., Bil. Shipping in Canada, A., Bil.	41.00 34.00		Le camionnage au Canada, A., Bil. Le transport maritime au Canada, A., Bil.	53-222 54-205

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly O. – Occasional Bil. – Bilingual

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélinographe 1-613-951-1584.



RDER FORM		Client Reference Number			
f-il An		METHOD OF PAYMENT			
Mail to: Publication Sales		Purchase Order Number (p	lease enclose)		
Statistics Canada Ottawa, Ontario, K	1A 0T6	Payment enclosed		\$	
		☐ Charge to my:			
(Please print)		☐ MasterCard	□ VISA		
Company		Account Number			, , , ,
Pepartment		Expiry Date			
Address					
City	Province	☐ Bill me later			
Postal Code	. Tel.	Signature			
Catalogue No.	Title		Quantity	Price	Total
Outdings: No.					
			_		_
			-		
			_ _		_
			_		_
			_		_
					DC .
		and the second second			PF 03551
Cheque or money orde	er should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications	s, in Canadian tunds or equivalent.			06/89
	0 4 000 0	67 6677 @		VISA	and MasterCard Accounts
For faster service	1-800-2	67-6677 🏖			Français au verso
BON DE COM	IMANDE	Numéro de référence du	client		
Postez à :		MODE DE PAIEMENT			
Vente des public	ations	Numéro de la command	e (inclure s.v.p.)	_	
Statistique Canad Ottawa (Ontario)	K1A 0T6	Paiement inclus			\$
		Portez à mon compte :			
(Lettres moulées s Compagnie	.v.p.)	☐ MasterCard	· □ VISA		
Service		Nº de compte			
À l'attention de		Date d'expiration	1 1 1 1 1]	
Adresse					
Ville	Province	Facturez-moi plus tard			
Code postal	Tél.	Signature			
Nº au catalogue	Titre		Quantité	Prix	Total
			_ -		
			_ _ -		
			_ -		
			_ _ -		
					PF
Le chèque ou mand	dat-poste doit être établi à l'ordre du Receveur général du Canada - Public	ations, en dollars canadiens ou l'équivalen	t.		03551 06/89
					comptes VISA et MasterCar
Pour un service	nnosez 2 1-800	-267-6677 🖸			English on Revers

BON DE CO	DMMANDE	Numéro de référence du c	lient		
Postez à :		MODE DE PAIEMENT			
Vente des pub					
Statistique Can Ottawa (Ontario	ada b) K1A 0T6	Numéro de la commande	(inclure s.v.p.)		
		Paiement inclus			
(Lettres moulées Compagnie	s s.v.p.)	Portez à mon compte :	_		
Service		MasterCard	☐ VISA		
À l'attention de		N° de compte	1 1 1 1		-
Adresse		Date d'expiration	1_1_1_1_1		
Ville	Province	☐ Facturez-moi plus tard			
Code postal	Tél.	Signature			
N° au catalogue	Titre		Quantité	Prix	Total
			additite	7112	Total
			-		
			-		-
			- -		
			-		-
Le chèque ou mand	al-poste doit être établi à l'ordre du Receveur général du Canada - Publica	tions, en dollars canadiens ou l'équivalent.			PF 3551 6/89
Pour un service plus rapide, com	D0Se7 2 1-800-	267-6677 🏖			Comptes VIS
	L 1-000	201-0011 2			et MasterCa
ORDER FORI	М	Client Reference Number			-
Mail to:		METHOD OF PAYMENT			
Publication Sales Statistics Canada		Purchase Order Number (ple	ease enclose)		
Ottawa, Ontario,	K1A 0T6	☐ Payment enclosed	<i>-</i>	s	
(Please print)		☐ Charge to my:		*	
Company		☐ MasterCard			
Department		Account Number			
Attention		Expiry Date			
Address					
City	Province	Bill me later			
Postal Code	Tel.	Signature			
Catalogue No.	Title		Quantity	Price	Total
			-		
			-		-
heque or money ord	er should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications	s, in Canadian funds or equivalent.		03	PF 551 5/89
or faster service	☎ 1-800-2	67-6677 2			d MasterCar
					Account



ROCK SOLID INFORMATION

et a focus on Canada's markets and business opportunities with **the** source of reliable information... Statistics Canada and its unequaled family of outstanding publications and services.

Relying on Statistics Canada means you're building your decisions on hard facts assembled by a professional organization with a world-wide reputation for scrupulous accuracy and complete reliability.

Join the thousands of corporations and individuals who base their Canadian business decisions on Statistics Canada publications. Year after year.

For more information on Statistics Canada's extensive range of publications and information services, please call toll-free 1-800-267-6677.

At Statistics Canada, we provide information you can build on.

SOLIDE COMME LE ROC

tatistique Canada vous offre des produits et services de qualité qui vous donnent une image claire du secteur canadien des affaires.

Joignez-vous aux milliers de personnes et d'entreprises qui, année après année, fondent leurs décisions sur les publications de Statistique Canada.

Vous fier à Statistique Canada, c'est fonder vos décisions sur des renseignements solides, recueillis par un organisme dont la réputation internationale en est une d'exactitude et de fiabilité.

Pour obtenir plus de renseignements sur toute la gamme de publications et de services qu'offre Statistique Canada, veuillez composer le numéro sans frais 1-800-267-6677.

Statistique Canada fournit l'information à la base des grandes réalisations.

Introducing

Perspectives on Labour and Income

Canada's essential employment and income information now in one quarterly journal.

If you're responsible for developing employment strategies, negotiating labour contracts, forecasting economic trends, or administering social programs, you'll find *Perspectives on Labour and Income* indispensable.

It will keep you up-to-date on the latest Canadian trends in employment... unemployment insurance, pensions, and industry changes... and income... earning gaps between men and women, family income and spending habits, and more. Every issue of this quarterly journal contains:

- Feature Articles... in-depth information on vital topics
- Forum... an arena for discussion among researchers and readers
- Sources... a compendium of new information sources, news and updates on current research
- Key Labour and Income Facts... over 60 indicators let you monitor the trends on a national and provincial level.

Don't miss a single issue. Order your subscription today!

Perspectives on Labour and Income (Catalogue No. 75-001E) is \$50 annually (4 issues) in Canada, and \$60 annually outside Canada.

To order, write: Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario K1A 0T6, or contact your nearest Statistics Canada Reference Centre, listed in this publication.



Nouveau!

L'emploi et le revenu en perspective

Toute l'information essentielle sur l'emploi et le revenu au Canada dans une nouvelle revue trimestrielle.

Si vous avez la responsabilité d'élaborer des stratégies d'emploi, de négocier des contrats de travail, de prévoir les nouvelles tendances du marché ou d'administrer des programmes sociaux, vous ne pouvez pas vous passer de *L'emploi et le revenu en perspective*.

Cette revue vous renseigne sur tout ce qui se passe dans le domaine de l'emploi... les employés à temps partiel, les pensions, les changements de l'industrie... et des revenus... les disparités salariales entre hommes et femmes, le revenu familial et les habitudes de consommation et plus encore. Chaque numéro de cette revue trimestrielle comprend :

- Des articles de fond... des analyses détaillées sur des sujets de l'heure
- Un forum... une tribune pour échanger vos idées et connaître l'opinion des autres chercheurs et lecteurs
- Des sources... un condensé de nouvelles sources d'information, de renseignements et une mise à jour sur les recherches en cours
- Des indicateurs clés de l'emploi et du revenu... plus de 60 indicateurs vous permettant d'analyser les tendances du marché provincial et national.

Ne ratez pas un seul numéro. Abonnez-vous dès aujourd'hui!

Un abonnement à *L'emploi et le revenu en perspective* (n° 75-001F au catalogue) coûte 50 \$ pour quatre numéros par an au pays et 60 \$ annuellement à l'étranger.

Pour commander, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près de chez vous (voir la liste dans cette publication).

For faster service, call toll free and use your VISA or MasterCard.

Pour obtenir votre revue plus rapidement, composez le numéro suivant sans frais et portez la commande à votre compte VISA ou MasterCard.

1-800-267-6677

Catalogue 51-002 Quarterly

Air Carrier Operations in Canada

January – March 1989

Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada Janvier – mars 1989



Mation

Canadä

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre, Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador Nova Scotia, New Brunswick	1-800-563-4255
and Prince Edward Island Quebec	1-800-565-7192
Ontario	1-800-361-2831 1-800-263-1136
Manitoba Saskatchewan	1-800-542-3404 1-800-667-7164
Alberta Southern Alberta	1-800-282-3907
British Columbia (South and Central)	1-800-472-9708 1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area serve by NorthwesTel Inc.)	ed Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by	2611111 0-8913
NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick	1-800-563-4255
et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la CB.	. 000 000-1001
(territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest	2611111 0-8913
(territoire desservi par la	
Marian was a second	óo au 400 405 ans
Appelez a Itals VII	és au 403-495-2011

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du bélinographe 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto

Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada

Transportation Division Aviation Statistics Centre

Air carrier operations in Canada

January-March 1989

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology

 Minister of Supply and Services Canada 1990

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of the Minister of Supply and Services Canada.

August 1990

Price: Canada: \$24.25 per issue, \$97.00 annually United States: US\$29.00 per issue, US\$116.00 annually Other Countries: US\$34.00 per issue, US\$136.00 annually

Catalogue 51-002, Vol. 20, No. 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Statistique Canada

Division des transports Le centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier-mars 1989

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie

Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1990 '

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des Approvisionnements et Services Canada.

Août 1990

Prix : Canada : 24,25 \$ l'exemplaire, 97 \$ par année États-Unis : 29 \$ US l'exemplaire, 116 \$ US par année Autres pays : 34 \$ US l'exemplaire, 136 \$ US par année

Catalogue 51-002, vol. 20, nº 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- -- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperia
1 kilometre 1 litre	.621 statute mile
1 kilogram	.220 gallor 2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, shor
1 tonne-kilometre	2,000 pounds .685 ton-mile

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and D.P. Chartrand, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, R. Lund and K. Tieman are the Statisticians, and P. Bailie is Head of the Operations. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piétro is the Senior Statistician.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- -- nombres infimes
- e nombres estimés
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Mediques	Impériales
1 kilomètre 1 litre 1 kilogramme	.621 mille terrestre .220 gallon 2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
1 tonne-kilomètre	2,000 livres

REMERCIEMENTS

Mátriana

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et de D.P. Chartrand, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Soussection des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont G. Baldwin est le chef, R. Lund et K. Tieman sont les statisticiens et P. Bailie est le chef des opérations. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piétro est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

Table of Contents

Table des matières

		Page			Page
Highlights		٧	Faits saillants	S	٧
Introduction		vii	Introduction		vii
Special Artic	les	viii	Études spéc	iales	viii
SECTION 1	THE QUARTER IN REVIEW		SECTION I	REVUE DU TRIMESTRE	
Table 1.1	Ratios - Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démogra- phiques choisis	2
SECTION 2	OPERATING STATISTICS		SECTION 2	STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Table 2.1	Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4		Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Trans- porteurs aériens canadiens de niveau I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7	Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3	FINANCIAL DATA		SECTION 3	DONNÉES FINANCIERES	
Table 3.1	Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Table 3.2	Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I	9	Tableau 3.2	Etat des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	EMPLOYMENT AND FUEL DATA		SECTION 4	DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11	Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12	Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12
SECTION 5	FARE BASIS DATA		SECTION 5	DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Table 5.1	Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	14	Tableau 5.1	Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14

Table of Contents - Concluded

Table des matières - fin

		Page			Page
Table 5.2	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.2	Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Table 5.3	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	15	Tableau 5.3	Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Table 5.4	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	Tableau 5.4	Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	16
Table 5.5	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	17	Tableau 5.5	Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Table 5.6	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18	Tableau 5.6	Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	18
Notes to Use	ers		Notes aux uti	ilisateurs	
Methodology	and Data Limitations	21	Méthodes et	restrictions	21
actors Which	ch May Have Influenced the Data	25	Facteurs pou	vant avoir une incidence sur les données	25
Glossary		26	Glossaire		28
Publications	Available from the Transportation	32	Publications of	disponibles à la Division des transports	32

Highlights

Operating Statistics

- The number of passengers carried by Canadian air carriers on charter services increased by 13%, surpassing the two million mark in a quarter for the first time, during the first quarter of 1989. This occurred despite a drop of 17% in charter passengers carried by the three Level I air carriers, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (Canadian), and Wardair. As the Level I carriers reported a decrease of 186,000 charter passengers, the rest of the industry compensated with an increase of 431,000 charter passengers
- The decrease in Level I charter passengers carried occurred almost completely in international markets. However, for the Canadian industry as a whole, passengers carried on international routes increased by 270,000. This increase reflects the operations of a group of specialized charter carriers who perform mostly international operations using large jet aircraft. Several carriers which accounted for most of the increase began operations in 1987 or 1988, including Canada 3000 (formerly Air 2000), Odyssey International (a division of Soundair Corporation), Vacationair, Air Transat and Minerve Canada.
- On scheduled operations, Canadian reported a decrease of 13% in the number of passengers carried, while Air Canada's passenger count dropped by 8%. This occurred as the major carriers continued to shift their capacity towards longer haul domestic and international markets and use their affiliate connector networks for an increasing share of the domestic market. Consequently the average trip distance flown by passengers carried by Air Canada and Canadian increased by nearly 200 kilometres over the first quarter of 1988.
- The affiliate connector networks of Air Canada and Canadian reported increases of 51% and 34%, respectively, in passengers carried on scheduled services. Each group of affiliate carriers gained 10% of the market for scheduled services, in terms of passenger count, for the first time in the first quarter of 1989. By January, 1989, the networks had increased their fleet of turboprop aircraft from 124 to 143, as compared to January, 1988, while increasing their fleet of jets from four to 18. As well as increasing the size of the fleets, the networks also reduced the number of older turboprop and piston aircraft, replacing them with new turboprop models, particularly the Boeing de Havilland Dash 8.

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Au cours du premier trimestre de 1989, le nombre de passagers transportés par les transporteurs aériens canadiens sur les services d'affrètement s'est accru de 13%, dépassant le plafond des deux millions dans un trimestre pour la première fois. Cette hausse fut observée malgré une baisse de 17% dans le nombre de passagers transportés sur les vols d'affrètement par les trois transporteurs aériens de niveau I, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (Canadien) et Wardair. La baisse de 186,000 passagers des vols d'affrètement notée par les transporteurs de niveau I a été contrebalancée par la hausse de 431,000 passagers des vols d'affrètement enregistrée par le reste de l'industrie.
- Les marchés internationaux ont accusé la quasi-totalité de la baisse enregistrée au niveau des passagers qui ont emprunté les vols d'affrètement des transporteurs de niveau I. Cependant, pour l'ensemble de l'industrie, les passagers transportés sur les routes internationales ont augmenté de 270,000. Cette hausse reflète les activités d'un groupe d'affréteurs spécialisés qui effectuent principalement des opérations internationales en utilisant de gros aéronefs. Plusieurs transporteurs responsables de la majeure partie de cette croissance ont débuté leurs activités en 1987 ou 1988. Ces transporteurs comprenent: Canada 3000 (antérieurement Air 2000), Odyssey International (une division de la Société Soundair), Vacationair, Air Transat et Minerve Canada.
- Dans le secteur des services réguliers, Canadien a déclaré une baisse de 13% dans le nombre de passagers transportés, alors qu'Air Canada a accusé un recul de 8%. Ces baisses se sont produites alors que les principaux transporteurs ont continué à orienter leurs activités sur les marchés intérieurs de longues distances et sur les marchés internationaux et à utiliser leurs réseaux de transporteurs affiliés qui se sont ainsi accaparés une part accrue du marché intérieur. Conséquemment, la distance moyenne de voyage parcourue par les passagers transportés par Air Canada et Canadien a augmenté de près de 200 kilomètres par rapport au premier trimestre de 1988.
- Les réseaux des transporteurs affiliés d'Air Canada et de Canadien ont déclaré des hausses de passagers transportés sur les services réguliers de 51% et 34% respectivement. Pour la première fois au cours du premier trimestre de 1989, chaque groupe de transporteurs affiliés ont obtenu 10% du marché pour les services réguliers. En janvier 1989, les réseaux avaient augmenté leur flotte d'avions à turbopropulseurs de 124 à 143 par rapport à janvier 1988, alors que celle d'avions à réaction est passée de quatre à 18. Tout en élargissant leur flotte, les réseaux ont réduit le nombre des vieux appareils à turbopropulseurs et à moteur à pistons, pour les remplacer par des appareils modernes à turbopropulseurs, en particulier le Boeing Dash 8 de de Havilland.

- Wardair also increased its operations on scheduled services in the first quarter of 1989, carrying 110,000 more passengers than in the first quarter of 1988, an increase of 59%. Wardair's fleet grew from nine aircraft in late 1987 to 18 in the fourth quarter of 1988, and the first quarter of 1989.
- Passenger load factors on scheduled services reported by all three Level I air carriers were down in the first quarter of 1989. In particular, Wardair with a great increase in capacity, experienced a drop from 69% to '53%, as compared to the first quarter of 1988. Wardair's reported yield (passenger revenue per passenger-kilometre) on scheduled services jumped by 50%, to 6.6 cents in the first quarter of 1989.

Financial Data

Canadian air carriers reported an operating loss of \$99 million in the first quarter of 1989, a substantially greater amount than the \$10 million operating loss reported in the same period of 1988. Canadian and Wardair reported operating performances in the first quarter of 1989 which were down by \$62 million and \$31 million, respectively, both reporting operating losses in the \$45 million range. Air Canada's operating loss remained virtually unchanged at \$19 million.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the first quarter 1989 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 7% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by 8%. For the international markets, the economy fare index rose by nearly 3%, while the discount fare index decreased by over 3%.
- During the first quarter of 1989, 60% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, down from 62% in 1988. For the international markets, over two out of every three (69%) scheduled passengers flew on discount fares.
- The decrease in the utilization of discount fares in the first quarter of 1989 was apparent in all provinces and territories, with the exception of Alberta and British Columbia and the territories. Prince Edward Island and Saskatchewan with respective decreases of about 9 and 7 percentage points compared to the same period in 1988, posted the largest declines.
- During the first quarter of 1989, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$158, up 13% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$294, an increase of approximately 5% relative to a year earlier. Domestic air fares increased substantially as the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year.

- Wardair a également connu une croissance de ses activités sur les services réguliers au cours du premier trimestre de 1989, transportant 110,000 passagers de plus qu'au cours du premier trimestre de 1988. Ce nombre représente une hausse de 59%. La flotte de Wardair a pris de l'expansion, le nombre d'appareils passant de neuf à la fin de 1987 à 18 au cours du quatrième trimestre de 1988, et du premier trimestre de 1989.
- Au cours du premier trimestre de 1989, les trois transporteurs aériens de niveau I ont enregistré une baisse en termes de coefficients de remplissage de passagers sur les services réguliers. En particulier, Wardair qui avec une capacité accrue, a vu son coefficient de remplissage chuté de 69% à 53%, par rapport au premier trimestre de 1988. Au cours du premier trimestre de 1989, le rapport recettes-passagers par passager-kilomètre pour les services réguliers déclaré par Wardair a grimpé de 50%, pour s'établir à 6.6 cents.

Données financières

Les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une perte d'exploitation de \$99 millions au cours du premier trimestre de 1989, montant qui dépasse largement la perte d'exploitation de \$10 millions enregistrée au cours de la même période en 1988. Canadien et Wardair ont déclaré des rendements d'exploitation à la baisse au cours du premier trimestre de 1989, soit \$62 millions et \$31 millions, respectivement, les deux transporteurs connaissant des pertes d'exploitation de l'ordre de \$45 millions. La perte d'exploitation d'Air Canada est demeurée à peu près inchangée à \$19 millions.

Données sur la base tarifaire

- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs réguliers a progressé de 7% au cours du premier trimestre de 1989, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 8%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques s'est accru de près de 3%, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de plus de 3%.
- Au cours du premier trimestre de 1989, 60% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 62% en 1988. Pour les marchés internationaux, plus de deux passagers sur trois (69%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.
- L'ensemble des provinces et des territoires, à l'exception de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et des territoires ont connu une baisse dans l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1989. L'Île-du-Prince-Édouard et la Saskatchewan avec des baisses respectives d'environ 9 et 7 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes diminutions par rapport à la même période en 1988.
- Au cours du premier trimestre de 1989, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$158, en hausse de 13% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$294, en baisse d'environ 5% par rapport à l'année précédente. Les tarifs aériens intérieurs ont fortement augmenté alors que les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication Air Carrier Operations in Canada and the redesigned annual publication Canadian Civil Aviation maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre Opérations des transporteurs aériens au Canada (publication trimestrielle) et Aviation civile canadienne (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Articles

Fleet of the Canadian Affiliate Carriers

By late 1987, the major Canadian air carriers, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. had both established an affiliate network of feeder carriers for their scheduled passenger traffic. This network serves the domestic market, and to a lesser degree, the transborder market.

In the fourth quarter of 1987, Air Canada's network included AirBC, Air Nova, Air Ontario (including Austin Airways, which had been merged with Air Ontario), Air Toronto (a division of Soundair Corporation) and Northwest Territorial Airways. The affiliate network of Canadian Airlines International Ltd. included Air Atlantic, Calm Air, Lignes aériennes Inter-Quebec (including Nordair Metro and Quebec Aviation Ltd. which were merged to create Lignes aériennes Inter-Quebec), Ontario Express, Quebecair and Time Air (including Norcanair which was merged with Time Air). During 1988 and most of 1989, the scheduled services of Lignes aériennes Inter-Quebec and Quebecair were marketed under the name Inter-Canadian. In the first quarter of 1988, Air Alliance was added to the Air Canada network. The two networks then remained the same until after October 15, 1989, the final reference point for the data presented below.

The table below presents information on the fleets reported by these carriers which is published quarterly in the Aviation Statistics Centre's Fleet Report. The aircraft in this table include only those aircraft which are used primarily on scheduled services.

Table 1
Fleet of the Major Carrier Affiliates (as of October 15; 1987, 1988 and 1989)

Études spéciales

Flotte des transporteurs affiliés canadiens

À la fin de 1987, les principaux transporteurs aériens canadiens, soit Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée, avaient tous deux établi un réseau de transporteurs affiliés subsidiaires pour le transport de passagers sur des vols réguliers. Ce réseau dessert le marché intérieur, et dans une moindre mesure, le marché transfrontalier.

Au quatrième trimestre de 1987, le réseau d'Air Canada comprenait AirBC, Air Nova, Air Ontario (y compris Austin Airways (fusionnée avec Air Ontario), Air Toronto (une division de la Société Soundair) et Northwest Territorial Airways. Le réseau de transporteurs affiliés des Lignes aériennes Canadien International Ltée comprenait Air Atlantic, Calm Air, les Lignes aériennes Inter-Québec (y compris Nordair Métro et Québec Aviation Limitée qui ont été fusionnées pour créer les Lignes aériennes Inter-Québec), Ontario Express, Québecair et Time Air (y compris Norcanair qui a été fusionnée avec Time Air). En 1988 et pour la plus grande partie de 1989, les services réguliers des Lignes aériennes Inter-Québec et de Québecair étaient exploités sous le nom d'Inter-Canadien. Au premier trimestre de 1988, le transporteur Air Alliance est venu s'ajouter au réseau d'Air Canada. Les deux réseaux sont demeurés inchangés jusqu'au 15 octobre 1989, le dernier point de référence pour les données présentées ci-après.

Le tableau suivant présente des renseignements sur la flotte déclarée par ces transporteurs, renseignements publiés sur une base trimestrielle dans le Rapport sur le parc aérien du Centre des statistiques de l'aviation. Les aéronefs énumérés dans ce tableau ne comprennent que les aéronefs qui servent principalement aux vols réguliers.

Tableau 1

Flotte des affiliés des principaux transporteurs (au 15 octobre 1987, 1988 et 1989)

	October 1987	October 1988	October 1989
	Octobre 1987	Octobre 1988	Octobre 1989
Air Canada affiliates - Affiliés d'Air Canada			OCIODIE 1363
Jet – À réaction Turpoprop – Turbopropulseurs Piston – À piston Total	0 65 18 83	6 81 6 93	10 69 2 81
Canadian Airlines International Ltd. affiliates – Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Ltée		01
Jet – À réaction Turpoprop – Turbopropulseurs Piston – À piston Total	4 50 12 66	8 74 8 90	9 83 8 100
All affiliate carriers - Ensemble des transporteurs affilié	s ,		100
Jet – À réaction Turpoprop – Turbopropulseurs Piston – À piston Total	4 115 30 149	14 155 14 183	19 152 10

The two networks combined have experienced a 21.5% increase in the absolute size of their fleets over this two year period, with most of the increase in the turboprop category. The number of turboprops in use increased by 32.2%. Although an increase in the number of aircraft in a fleet does not necessarily indicate that there has been an equal increase in the number of seats available, the data do help present a view of the developments in the industry during the period.

The size of the total Air Canada network decreased slightly during this period, as the number of piston aircraft dropped from 18 to two. Much of this decrease is due to the merger of Austin Airways with Air Ontario. While Austin Airways reported 13 piston aircraft as of October, 1987, Air Ontario reported none in October, 1989. The two air carriers reported 32 turboprop aircraft as of October, 1987 but following the merger and a restructuring of its fleet, Air Ontario's turboprop fleet dropped to 17 aircraft in use on connector routes, as of October, 1989. This restructuring reduced the number of different aircraft types in the fleet of Air Ontario/Austin Airways from nine to four, with only two (15 Boeing de Havilland Dash 8's and two Convair CV 580's) still being used on scheduled services.

There are advantages in reducing the number of aircraft types in a fleet in that maintenance is easier, requiring fewer types of spare parts in an inventory, as well as less training for both maintenance personnel and flight crew.

Air Alliance (which began operations in 1988), AirBC and Air Nova collectively accounted for an increase of 16 turboprop aircraft over this period.

The 51.5% growth in the connector fleet used by the Canadian Airlines International affiliate network during this period was largely the result of increases in the turboprop category. Ontario Express, Time Air/Norcanair and Air Atlantic reported increases of 13, 11 and 9 turboprop aircraft, respectively, over this period.

With the onset of deregulation in 1988, the connector air carriers became more established and the industry was characterized by developments in both fare and non-fare competition. One area of non-fare competition was in the aircraft used, as connectors sought to gain an advantage in offering newer, quieter aircraft, with improved cabins.

A major development was the move away from piston and older turboprop model aircraft to jets and new turboprops. A breakdown of changes in the types of turboprop aircraft in use is shown below.

Les deux réséaux ont enregistré ensemble une augmentation de 21.5% du nombre absolu d'appareils au cours de cette période de deux ans, surtout dans la catégorie des avions à turbopropulseurs. Le nombre de ces appareils en service a augmenté de 32.2%. Bien qu'une augmentation du nombre d'aéronefs dans une flotte ne corresponde pas nécessairement à une augmentation semblable du nombre de sièges disponibles, les données donnent un aperçu de l'évolution de cette branche d'activité au cours de la période de référence.

La taille de l'ensemble du réseau d'Air Canada a diminué quelque peu au cours de cette période, le nombre d'avions à moteur à pistons diminuant pour passer de 18 à deux. Cette diminution est en grande partie attribuable à la fusion d'Austin Airways avec Air Ontario. Austin Airways a déclaré 13 avions à moteur à pistons en octobre 1987, tandis qu'Air Ontario n'en a déclaré aucun en octobre 1989. Les deux transporteurs aériens ont déclaré 32 avions à turbopropulseurs en octobre 1987, mais suite à la fusion et à la restructuration de la flotte d'Air Ontario, cette dernière a vu le nombre d'avions à turbopropulseurs diminuer pour passer à 17 appareils en service sur les routes des transporteurs partenaires en octobre 1989. Cette restructuration a eu pour effet de réduire le nombre des différents types d'appareils de la flotte d'Air Ontario et d'Austin Airways, ce nombre passant de neuf à quatre, deux types d'avions seulement (15 Boeing Dash 8 de de Havilland et deux Convair CV 580) desservant toujours les vols réguliers.

Il y a des avantages à réduire le nombre de types d'aéronefs dans une flotte: cela facilite l'entretien, et permet de réduire le nombre de types de pièces de rechange, ainsi que la formation du personnel de l'entretien et de l'équipage.

Air Alliance (en exploitation depuis 1988), AirBC et Air Nova ont enregistré ensemble une augmentation de 16 avions à turbopropulseurs au cours de cette période.

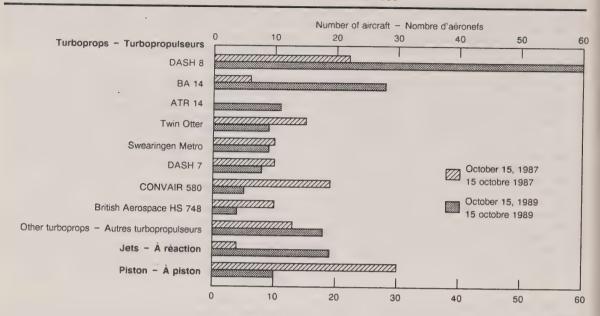
L'augmentation de 51.5% de la flotte de transporteurs partenaires du réseau des Lignes aériennes Canadien International Ltée au cours de cette période était en grande partie attribuable à l'augmentation du nombre d'avions à turbopropulseurs. Ontario Express, Time Air/Norcanair et Air Atlantic ont enregistré un accroissement du nombre d'avions à turbopropulseurs au cours de cette période (13, 11 et 9 respectivement).

La déréglementation de 1988 a permis aux transporteurs aériens partenaires de s'établir plus solidement. On a observé des changements au niveau de la concurrence tarifaire et non tarifaire. Au titre de la concurrence non tarifaire, les transporteurs partenaires ont voulu surpasser la concurrence en offrant des appareils nouveaux et moins bruyants équipés de meilleures cabines.

L'abandon des avions à moteur à pistons et des anciens avions à turbopropulseurs au profit des avions à réaction et de nouveaux avions à turbopropulseurs a été un pas important. On trouvera ci-après une description des changements dans les types d'avions à turbopropulseurs en service.

Most Common Aircraft in the Connector Fleets, October 15, 1987 and October 15, 1989

Aéronefs les plus utilisés dans les flottes des transporteurs partenaires, 15 octobre 1987 et 15 octobre 1989



As can be seen in Figure 1, the development has been towards the use of newer turboprops, particularly the Dash 8, which accounted for 39.5% of the connector fleet as of October, 1989. The next two most common types in October, 1989 were the British Aerospace Jetstream 31 (BA 14), with 28 in use, and the ATR (Aerospatiale/Aeritalia) ATR 42, with 11 in use. Only six BA 14's were in the connector fleets in October, 1987, while there were no ATR 42's in use at that time. One older model, the Convair 580, dropped in number from 19 (the second most common connector aircraft in 1987) to five, in 1989. Another, the British Aerospace (Hawker Siddeley) HS 748 was reduced in number from 10 to four over this period.

Another major area of fleet development has been the acquisition of jets. In October, 1987, although the Air Canada connectors were well established, they had no jet aircraft in use, while Canadian Airlines International connectors operated only two jets. Both Quebecair and Norcanair operated two Fokker F 28's. By October, 1989, the number of jets in connector operations had jumped from four to 19, used by three Air Canada connectors and two Canadian connectors. The most common jet, with eight in use (five by AirBC and three by Air Nova) was the British Aerospace BAe 146. Six Fokker F 100's were reported in use by Quebecair as of October, 1989.

Comme le montre la figure 1, l'évolution s'est faite surtout au niveau de l'utilisation de nouveaux avions à turbopropulseurs, particulièrement le Dash 8 qui représentait 39.5% de la flotte des transporteurs partenaires en octobre 1989. À cette période, les deux autres types d'appareils les plus courants étaient le Jetstream 31 aérospatial britannique (BA 14), dont 28 étaient en service, et le ATR 42 (Aerospatiale/Aeritalia), dont 11 étaient en service. Seulement si BA 14 faisaient partie des flottes des transporteurs partenaires en octobre 1987, alors qu'aucun appareil ATR 42 était en service à cette période. Le nombre de Convair 580, un ancien modèle, a diminué pour passer de 19 (le deuxième plus important type d'aéronef des transporteurs partenaires en 1987) à cinq en 1989. Au cours de cette période, le nombre de HS 748 aérospatiaux britanniques (Hawker Siddeley) a diminué pour passer de 10 à quatre.

Un autre progrès important a été l'acquisition d'avions à réaction. En octobre 1987, bien que les transporteurs partenaires d'Air Canada étaient bien établis, ils ne comptaient aucun avion à réaction en service. Pour leur part, les transporteurs partenaires des Lignes aériennes Canadien International Ltée n'exploitaient que deux avions à réaction. Les compagnies Québecair et Norcanair exploitaient deux Fokker F 28. En octobre 1989, le nombre d'avions à réaction exploités par des transporteurs partenaires avait grimpé de quatre à 19 (exploités par trois transporteurs partenaires d'Air Canada et deux transporteurs partenaires des Lignes aériennes Canadien International Ltée). L'avion à réaction le plus populaire, dont huit étaient en service (cinq chez AirBC et trois chez Air Nova) était le BAe 146 aérospatial britannique. À partir d'octobre 1989, Québecair a déclaré utiliser six Fokker F 100.

One reason that connectors use jets is to meet the demand on longer routes where turboprops are considered too slow, but the density of the market is not great enough to warrant the use of large jet aircraft operated by major air carriers. For example, connector jets may be used in place of the hub and spoke system for travel between two non-hub points if the market contains enough traffic to support a higher priced, non-stop service, allowing passengers to avoid the hub airports. Connector jets may also be used to provide continuation of jet service from a hub to a non-hub point.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – First Quarter, 1989

Table 2 below presents the operations of the affiliate networks of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (Canadian), and the operations of the families, which includes the major carriers.

The Air Canada affiliate network consists of Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a division of Soundair Corporation) and Northwest Territorial Airways. The Canadian affiliate network includes Air Atlantic, Calm Air, Lignes aériennes Inter-Quebec, Ontario Express, Quebecair and Time Air. Scheduled services of Quebecair and Lignes aériennes Inter-Quebec are marketed under the name of Inter-Canadian.

As can be seen in the table below, a great deal of growth occurred in the scheduled operations of the affiliate carriers between the first quarter of 1988 and 1989. Air Canada affiliates increased their market share of enplaned passengers by 3.4 points, while Canadian affiliates market share grew by 2.5 points, as a number of domestic destinations began being served by affiliates instead of the two major carriers.

Of the Air Canada affiliates, major increases in the operations of AirBC and Air Nova were reported in the first quarter of 1989. Both these carriers added jet aircraft to their fleet during 1988, reporting a total of seven British Aerospace BAe 146 aircraft by January, 1989. Air Nova used these aircraft to expand into routes between the Maritimes and Montréal/Ottawa. AirBC increased their turboprop Dash 8 fleet from four to six between January 1988 and January 1989 while Air Nova's Dash 8 fleet rose from five to seven.

L'une des raisóns pour lesquelles les transporteurs partenaires utilisent des avions à réaction est qu'ils répondent aux besoins en ce qui concerne les vols plus longs; les avions à turbopropulseurs sont considérés comme étant trop lents à ce niveau. Le marché n'est cependant pas assez fort pour justifier l'utilisation de gros avions à réaction par les principaux transporteurs aériens. Ainsi, les avions à réaction partenaires peuvent remplacer le système de transport en étoile pour les vols effectués entre des points autres que des plaques tournantes, si le marché est assez fort pour justifier la prestation d'un service sans escales à tarifs accrus. Ce système permettrait aux passagers d'éviter les plaques tournantes (aéroports clés). Les avions à réaction partenaires peuvent également être utilisés pour assurer le maintien des services d'une plaque tournante à un point autre qu'une plaque tournante.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Premier trimestre, 1989

Le tableau 2 ci-dessous présente les opérations des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (Canadien), ainsi que les opérations des groupes, lesquels incluent les principaux transporteurs.

Le réseau de transporteurs affiliés d'Air Canada est constitué de: Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (une division de la Société Soundair) et Northwest Territorial Airways. Le réseau de transporteurs affiliés de Canadien se compose de: Air Atlantic, Calm Air, les Lignes aériennes Inter-Québec, Ontario Express, Québecair et les Lignes aériennes Inter-Québec sont exploités sous le nom d'Inter-Canadien.

Comme vous pouvez le constater au tableau ci-dessous, une partie importante de la croissance a été observée dans les opérations des vols réguliers des transporteurs affiliés entre le premier trimestre de 1988 et de 1989. En raison de l'accroissement du nombre de destinations intérieures qui ont commencé à être desservies par les transporteurs affiliés plutôt que par les deux principaux transporteurs, les affiliés d'Air Canada et de Canadien ont vu leur part du marché des passagers embarqués augmenter de 3.4 points et de 2.5 points, respectivement.

Parmi les affiliés d'Air Canada, on note des augmentations importantes dans les opérations d'AirBC et d'Air Nova au cours du premier trimestre de 1989. En 1988, ces deux transporteurs avaient ajouté des aéronefs à leur flotte: en janvier 1989, ils ont déclaré un total de sept appareils BAe 146 aérospatiaux britanniques. Air Nova a utilisé ces aéronefs pour accroître ses services entre les Maritimes et Montréal/Ottawa. Entre janvier 1988 et janvier 1989, AirBC a augmenté sa flotte d'avions à turbopropulseurs Dash 8 de quatre à six, alors qu'Air Nova a accru sa flotte de Dash 8 de cinq à sept.

Canadian's affiliate carrier Quebecair reported substantial increases in its operations as its fleet of jets rose from two to six over this period, with three of the additional jets being Boeing 737's. Ontario Express, Canadian's partner in Ontario, also reported major increases in its operations in the first quarter of 1989 as compared to the first quarter of 1988. Ontario Express began operations in July, 1987.

The market share of enplaned passengers and passenger-kilometres held by the two families dropped slightly to 91.3% and 90.2%, respectively. When Wardair is included, these shares increase to 95.5% and 98.3%, virtually the same as in the first quarter of 1988

Au cours de cette période, Québecair, un transporteur affilié de Canadien, a déclaré des hausses substantielles dans ses opérations, alors que sa flotte d'avions à réaction est passée de deux à six, trois de ces nouveaux appareils étant des Boeing 737. On observe également des augmentations importantes dans les activités d'Ontario Express, un partenaire de Canadien en Ontario, au cours du premier trimestre de 1989 par rapport au premier trimestre de 1988. Ontario Express a débuté ses opérations en juillet 1987.

Les parts du marché pour les passagers embarqués et pour les passagers-kilomètres détenues par les deux groupes ont chuté légèrement pour s'établir respectivement à 91.3% et 90.2%. En incluant Wardair, ces parts augmentent à 95.5% et 98.3%, demeurant pratiquement inchangées par rapport au premier trimestre de 1988.

Table 2
Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – First Quarter, 1989

Tableau 2

Opérations des services réguliers des réseaux d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Premier trimestre, 1989

		Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
		Affiliés d'Air Canada	Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers - Passagers		711 264	722 389	3 805 264	2 668 389
Percentage change -				0 000 204	2 008 389
Variation en pourcentage	%	51.1	33.7	-0.4	-3.8
Market Share - Part du marché	%	10.0	10.2	53.7	37.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	269 708	278 375	5 366 418	
Percentage change ~				3 300 418	4 538 613
Variation en pourcentage	%	67.2	39.7	-1.4	7.0
Market Share - Part du marché	%	2.5	2.5	48.9	41.3
Passenger revenue – Recettes-passagers	\$'000	64 989	68 169	601 236	
Percentage change -				001 230	449 447
Variation en pourcentage	%	76.3	39.7	9.7	3.8
Hours Flown - Heures de vol		37 132	48 822	122 318	
Percentage change – Variation en pourcentage	%	25.2	40.7	10.2	115 763
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.24	0.24	0.11	0.10

Section 1 THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1 Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1989

Section 1 REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1989

			Total		Air Canada		
	_	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
				%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.093	0.095	2.2	0.097	0.105	8.2
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.434	0.392	-9.7	0.427	0.383	-10.3
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.740	0.756	2.2	0.778	0.836	7.5
Fotal operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	33 452	31 860	-4.8	29 441	29 740	1.0
otal operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	98.79	92.19		96.98	97.18	
	_		Canadi»n			Wardair	
		1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
	-			%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.095	0.089	-6.3	0.044	0.066	50.
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.463	0.427	-7.8	0.268	0.275	2
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.808	0.746	-7.7	0.419	0.472	12
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	38 185	33 262	-12.9	44 723	41 527	-7

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators, January-March 1989

Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis, Janvier-mars 1989

		1988	1989	Change Variation
Population of Canada - Boundation du Occada				%
Population of Canada – Population du Canada	'000	25 787.1	26 097.3	1.2
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	1000			
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	'000	12 165.0	12 427.0	2.2
Per capita disposable income ¹ - Revenu	\$'000'000	377 292.0	423 996.0	12.4
disponible par habitant ¹	\$	14 004 0		
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²	Ф	14 631.0	16 247.0	11.0
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	90.9	(3)	
- International travel - Voyages internationaux	\$	100.9	109.5	8.5
Average spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
Domestic travel – Voyages intérieurs International travel – Voyages internationaux	\$	525.0	(3)	•••
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)	\$	934.3	902.6	-3.4
Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	139.7	158.2	13.2
International travel – Voyages internationaux	\$	280.7	293.5	4.6
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1000 - 100			
· All items - Ensemble	1983 = 100	100.6	400.0	
- Transportation - Transports		120.6 117.9	126.0 121.6	4.5
Public transportation - Transport public		127.3	134.7	3.1 5.8
ravel price index - Indice des prix des			104.7	5.6
voyages	1983 = 100	121.3	127.0	4.7
ir fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de				4.7
niveau I)	1983 = 100			
Domestic travel - Voyages intérieurs International travel - Voyages internationaux		121.6	130.8	7.6
dex of real domestic product (s.a.) - Indice		113.3	111.7	-1.4
du produit intérieur réel (dés.)	1002 - 100			
All industries - Toutes les industries	1983 = 100	123.9	100.4	
Transport industry – Industrie du transport		123.9	128.4	3.6
Air transportation - Transport aérien		142.4	132.0 147.7	0.7
r transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie		174.7	197.7	3.7
du transport	%	17.2	17.7	

⁽s.a.) - seasonally adjusted. - (dés.) - désaisonnalisé.

Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.
Source: Canadian Statistical Review and Bank of Canada. – Revue statistique du Canada et Banque du Canada.

Includes international passenger fares. - Comprend le prix du transport des voyages internationaux.

This figure is not available for the year 1989, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1989, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans.

Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Section 2 OPERATING STATISTICS

Table 2.1 Operating Statistics - Canadian Air Carriers, January-March 1989

Section 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Janvier-mars 1989

January-March 1989	canadiens, curvin mare ree							
			_evels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux 1-III				1	Niveaux I-IV		
	_	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation	
		,000	'000	%	'000	'000	%	
All services - Tous les services								
Number of carriers included ¹ - Nombre de		93	91	-2.2	274	270	-1.5	
transporteurs inclus ¹		8 715	8 842	1.4	8 924	9 166	2.7	
Passengers - Passagers	kg	137 349	134 535	-2.0	148 219	144 866	-2.3	
Goods carried - Marchandises transportées	ĸģ		16 109 458	8.6		16 795 567	10.8	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		14 023 420	10 103 400	0.0				
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		1 482 943	1 610 946	8.6	1 515 604	1 679 557 379 346	10.8	
tonnes-kilomètres		346 406	344 953	-0.4	363 747	3/9 340	4.5	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		1 829 349	1 955 899	6.9	1 879 351	2 058 903 470	9.6 8.0	
Hours flown - Heures de vol		344	372	8.3	435	470	0.0	
Scheduled services - Services réguliers						7.000	4.4	
Passengers - Passagers		7 028	7 006	-0.3	7 093	7 090		
Goods carried - Marchandises transportées	kg	110 554	109 094	-1.3	110 635	109 352	-1.2 5.9	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		10 350 566	10 959 011	5.9	10 369 101	10 980 403	5.5	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 035 057	1 095 901	5.9	1 036 910	1 098 040	5.9	
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		313 763	319 362	1.8	313 821	319 425	1.8	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-		1 348 820	1 415 263	4.9	1 350 731	1 417 465	4.9	
kilomètres Hours flown Heures de vol		250	286	14.5	258	294	14.0	
Charter services - Services d'affrètement		1 688	1 836	8.8	1 831	2 076	. 13.4	
Passengers - Passagers	lea	26 795		-5.0	37 584	35 514	-5.5	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	4 478 862			4 786 937	5 815 165	21.5	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 4/6 602	3 130 440					
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		447 886	515 045	15.0	478 694			
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		32 643	25 591	-21.6	49 927	59 922	2 20.0	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		480 529	540 636	12.5	528 620	641 438	3 21.3	
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe Hours flown: helicopters - Heures de vol:		93	86		126			
helicopteres Hours flown: helicopters — Heures de vol. helicopteres Hours flown: total — Heures de vol. total		1 94		-61.5 -8.2	56 173		·	

Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, January-March 1989

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV,
Janvier-mars 1989

		Dom	estic	Trans	border	Other into	ernational	
		Inté	rieur	Transfr	ontalier	Autre international		
		1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	
		'000	%	'000	%	'000	%	
All services - Tous les services								
Passengers - Passagers		5 578	-3.6	1 929	18.1	4.050		
Goods carried - Marchandises transportées	kg	93 694	-2.8	13 509		1 659	10.2	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 411 574	-2.9	3 853 501	2.5	37 662	-2.4	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		541 157	-2.9	385 350	20.7	7 530 492 753 049	17.8	
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres					20.7	755 049	17.8	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		120 839 661 996	-0.8	37 482	5.3	221 026	7.1	
Hours flown - Heures de vol			-2.5	422 832	19.1	974 075	15.2	
7,55,55 00 70		349	5.4	58	17.5	63	15.0	
Scheduled services - Services réguliers								
Passengers - Passagers		5 376	-3.3	1 007				
Goods carried - Marchandises transportées	kg	70 693	-0.7	1 007	14.6	707	7.9	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	···g	5 333 522	-2.6	9 577	-4.1	29 081	-1.4	
Passenger tonne-kilometres - Passagers,		0 000 322	-2.0	1 593 799	17.8	4 053 081	14.5	
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		533 352	-2.6	159 380	17.8	405 308	14.5	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-		106 683	-0.5	27 060	11.7	185 681	1.8	
kilomètres		640 036	-2.3	186 440	16.0	500.000		
Hours flown - Heures de vol		228	13.9	33	16.9	590 989	10.2	
			10.5	33	13.0	33	16.3	
Charter services - Services d'affrètement								
Passengers - Passagers		202	-11.1	922	22.3	952	12.0	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	23 001	-9.0	3 932	23.0	8 581	-5.8	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		78 052	-16.8	2 259 702	22.8	3 477 411	21.9	
Passenger tonne-kilometres - Passagers,					22.0	34//4/1	21.9	
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		7 805 14 156	-16.8	225 970	22.8	347 741	21.9	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		21 961	-3.4	10 422	-8.3	35 344	47.8	
Hours flown: fixed wing - Heures de vol:		21 301	-8.6	236 392	21.0	383 085	23.9	
voilure fixe		81	-4.7	25	24.0	23	10.0	
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères		40	-12.6					
Hours flown: total - Heures de vol: total		121	-12.6 -7.4	25	24.0	6 30	29.2 13.6	

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1989

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1989

			Total		A	ir Canada	
	_	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change
		'000	'000	%	,000	'000	%
All services - Tous les services				0.0	0.584	3 296	-7.5
Passengers - Passagers		6 896	6 279	-8.9	3 564	60 861	-13.3
Goods carried - Marchandises transportées	kg	102 692	98 596	-4.0	70 161	5 717 706	-4.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		13 035 833	12 889 916	-1.1	5 959 614	5 / 1 / / 00	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 303 583	1 288 992	-1.1	595 961	571 771	-4.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		326 322	321 532	-1.5	210 602	188 856	-10.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-		1 629 906	1 610 523	-1.2	806 564	760 626	-5.7
kilomètres Hours flown - Heures de vol		179	186	4.1	86	89	3.4
Scheduled services - Services réguliers			F 000	7 5	3 348	3 094	-7.6
Passengers - Passagers		5 767	5 336	-7.5	69 190	60 417	-12.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	100 150	96 901	-3.2	5 282 361	5 096 710	-3.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		9 873 902	10 245 804	3.8	5 262 301	5 050 710	0.0
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		14 020 373	15 837 371	13.0	7 470 313	7 878 465	5.5
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	70.43	64.69		70.71	64.69	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		987 390	1 024 580	3.8	528 236	509 671	-3.5
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		308 156	312 863	1.5	201 975	186 594	-7.6
kilomètres Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres		1 295 546	1 337 444	3.2	730 211	696 265	-4.6
disponibles Weight load factor - Coefficient de		2 115 598	2 292 517	8.4	1 209 530	1 210 618	0.1
chargement	%	61.24	58.34		60.37	57.51	
Hours flown - Heures de vol		152	164	7.7	. 81	85	4.7
Charter services - Services d'affrètement		1 129	943	-16.5	216	202	-6.5
Passengers - Passagers	1	2 542			971	444	-54.2
Goods carried - Marchandises transportées Passenger-kilomètres - Passagers-kilomètres	kg	3 161 931			677 254	620 996	-8.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		316 193	264 411	-16.4	67 725	62 100	-8.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		18 166	8 668	-52.3	8 627	2 261	-73.
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		334 359	273 080	-18.3	76 352	64 361	-15.`
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe Hours flown: helicopters - Heures de vol:		27	22	-16.3	5	4	, -20. ₁
hélicoptères Hours flown: total – Heures de vol: total		27	7 22	16.3	5	4	-20.

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, January-March 1989 - Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1989 - fin

,	Canadi»n				Wardair		
		1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
·		,000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		2 676	2 325	-13.1	650	0.50	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	28 710	32 959	14.8	656 3 821	659	0.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	9	5 012 315	5 078 069			4 776	25.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers,		0 012 010	3 078 009	1.3	2 063 903	2 094 142	1.5
tonnes-kilomètres		501 232	507 807	1.3	206 390	200 444	
Goods tonne-kilometres - Marchandises,		001 202	307 007	1.3	206 390	209 414	1.5
tonnes-kilomètres		97 951	109 508	11.8	17 769	23 168	30.4
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-						20 100	50.4
kilomètres		599 183	617 315	3.0	224 159	232 582	3.8
Hours flown - Heures de vol		80	79	-1.7	13	18	45.8
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		2 232	1 946	-12.8	186	296	58.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	28 219	32 540	15.3	2 741	3 944	43.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 043 596	4 260 238	5.4	547 945	888 856	62.2
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres				0.1	047 040	000 000	02.2
disponibles		5 759 116	6 287 166	9.2	790 944	1 671 740	111.4
Passenger load factor - Coefficient de						. 0, 1, 140	111.4
remplissage, passagers	%	70.21	67.76		69.28	53.17	
Passenger tonne-kilometres - Passagers,							
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		404 360	426 024	5.4	54 794	88 886	62.2
tonnes-kilomètres		06 007	400 574				
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-		96 907	108 571	12.0	9 274	17 698	90.8
kilomètres		501 267	534 595	0.0			
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres		301 207	334 393	6.6	64 068	106 584	66.4
disponibles		797 843	892 006	11.8	100.005	400.000	
Weight load factor - Coefficient de		707 040	032 000	11.0	108 225	189 893	75.5
chargement	%	62.83	59.93		59.20	56.13	
Hours flown - Heures de vol		66	67	1.3	5		
			0,	7.0	5	12	142.0
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		444	379	-14.7	470	000	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	491	419	-14.7	470	363	-22.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	''g	968 719	817 831		1 080	832	-23.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers,		300 713	017 031	-15.6	1 515 958	1 205 286	-20.5
tonnes-kilomètres		96 872	81 783	-15.6	151 596	100 500	
Goods tonne-kilometres - Marchandises,		00 0.2	01700	-13.0	131 396	120 529	-20.5
tonnes-kilomètres		1 044	937	-10.3	8 495	5 470	-35.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-							00.0
kilomètres		97 916	82 720	-15.5	160 091	125 999	-21.3
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe							
Hours flown: helicopters – Heures de vol:		14	12	-15.3	8	6	-15.7
hélicoptères							
Hours flown: total - Heures de vol: total		14	12	-15.3	8	-	-

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, January-March 1989

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Janvier-mars 1989

	1988	1989	Change Variation
	No Nbre	No Nbre	%
lumber of carriers - Nombre de transporteurs	49	51	4.1
omestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	2 840	2 207	22.3
Prince Edward Island - Île-du- Prince-Édouard			
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	112		-100.0
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	-		
Quebec - Québec	9 264	7 709	-16.8
Ontario	4 915	1 344	-72.7
Manitoba	1 675	1 557	-7.0
Saskatchewan	995	517	-48.0
Alberta	5 039	3 011	-40.2
British Columbia - Colombie-Britannique	16 857	19 154	13.6
Yukon	520	682	31.2
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	3 329	3 503	5.2
Total	45 546	39 684	-12.9
International	4 939	6 380	29.2
Total	50 485	46 064	-8.8

Section 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels I-III, January-March 1989

Section 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Janvier-mars 1989

	1988	1989	Change
	1900	1989	Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers - Passengers - Passagers	1 171 128 1 024 209	1 270 644 1 134 105	8.5 10.7
- Goods - Marchandises Charter services - Services d'affrètement	146 920 253 892	136 538 270 648	-7.1 6.6
- Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	229 892 24 000	250 915 19 733	9.1 -17.8
Other flying services – Autres services aériens	3 246	2 645	-18.5
Subsidies – Subventions d'exploitation let incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport	1 193	1 065	-10.7
aérien, nettes otal operating revenues - Total des recettes	52 300	68 081	30.2
d'exploitation	1 481 760	1 613 083	8.9
Operating expenses - Dépenses d'exploitation Iaintenance, ground property and equipment -			
Frais d'entretien, biens et équipement au sol ircraft operations – Exploitation des	16 111	19 200	19.2
aéronefs aintenance, flight equipment - Frais	520 545	611 709	17.5
d'entretien, équipement de vol eneral services and administration - Services	182 712	217 426	19.0
généraux et administration epreciation – Dépréciation	693 028 79 475	794 632 69 144	14.7 -13.0
otal operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 491 870	1 712 112	14.8
perating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	(10 110)	(99 029)	879.5
on-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
apital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	3 823	50 466	
terest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	12 531	22 269	77.7
terest expenses - Intérêts versés iscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors	58 428	76 031	30.1
exploitation, nets otal non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors	(11 353)	(1 320)	-88.4
exploitation, nets come (loss) before provision for income	(53 426)	(4 616)	-91.4
taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(63 536)	(103 645)	63.1
ovision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu	,		
(remboursement d'impôt) et income (loss) - Revenu (perte) net	(21 584) (41 952)	(48 907) (54 738)	126.6 30.5

Table 3.2 Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1989

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1989

		Total		Air Canada			
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation	
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%	
Operating revenues - Recettes d'exploitation				507.540	607 706	1.7	
Scheduled services - Services réguliers - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	1 053 037 919 397 133 639	1 099 305 976 587 122 718	4.4 6.2 -8.2	597 518 511 215 86 303	607 796 536 247 71 549	4.9 -17.1	
Charter services - Services d'affrètement - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	153 145 148 438 4 707	117 523 114 204 3 319	-23.3 -23.1 -29.5	30 381 28 447 1 934	27 825 27 443 382	-8.4 -3.5 -80.2	
Other flying services - Autres services aériens	1 186	1 524	28.5			-	
Subsidies - Subventions d'exploitation Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport	٠	•	•			-	
aérien, nettes Total operating revenues - Total des recettes	36 626	54 346	48.4	11 265	25 970	130.5	
d'exploitation	1 243 993	1 272 698	2.3	639 164	661 591	3.5	
Operating expenses - Dépenses d'exploitation							
Maintenance, ground property and equipment — Frais d'entretien, biens et équipment au sol	13 156	15 317	16.4	8 081	9 069	12.2	
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	417 099	461 027	10.5	204 955	203 185	-0.9	
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol General services and administration - Services	137 026	153 524	12.0	80 874	85 313	5.5	
généraux et administration Depreciation – Dépréciation	625 977 65 966	698 852 51 731	11.6 -21.6	324 292 40 844	355 116 28 121	9.5 -31.2	
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 259 224	1 380 451	9.6	659 046	680 804	3.3	
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	(15 231)	(107 753)	607.5	(19 882)	(19 213)	-3.4	
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation							
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	916	49 628	***	187	10 562		
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	13 076	21 212		6 723 24 924	11 502 24 716	71.1 -0.8	
Interest expenses – Intérêts versés Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors	49 011	55 208	12.6			0.0	
exploitation, nets	(11 239)	(1 409)	-87.5	(7 141)	6 493		
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(46 259)	14 224	***	(25 156)	3 841		
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant deductions de l'impôt	(61 489)	(93 529)	52.1	(45 038)	(15 372)	-65.9	
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu	(23 056)	(50 096)) 117.3	(17 349)	(9 405)	-45.8	
(remboursement d'impôt) Net income (loss) - Revenu (perte) net	(38 433)	(43 433)	·	(27 689)	(5 967)		

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level I, January-March 1989 - Concluded

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1989 - fin

1988 1989 Change Variation \$ '000 \$ '000 %	1988	1989	Change
. \$ '000 \$ '000 %	\$ '000		Variation
		\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers 429 016 427 587 -0.3 - Passengers - Passagers 384 160 381 278 -0.8 - Goods - Marchandises 44 855 46 309 3.2	26 503 24 022 2 481	63 922 59 062 4 860	141.2 145.9 95.9
Charter services - Services d'affrètement 55 411 43 895 -20.8 - Passengers - Passagers 54 920 43 427 -20.9 - Goods - Marchandises 491 468 -4.8	67 353 65 071 2 282	45 803 43 334 2 469	-32.0 -33.4 8.2
Other flying services - Autres services	2 202	2 409	0.2
Subsidies – Subventions d'exploitation Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport	-		
aérien, nettes 24 538 25 688 4.7 Total operating revenues - Total des recettes	823	2 688	226.6
d'exploitation 510 150 498 694 -2.2	94 679	112 413	18.7
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol 3 985 4 385 10.0 Aircraft operations – Exploitation des	1 090	1 863	70.9
aéronefs 164 320 180 170 9.6 Maintenance, flight equipment - Frais	47 823	77 673	62.4
d'entretien, équipement de vol 47 400 58 534 23.5 General services and administration – Services	8 752	9 676	10.6
généraux et administration 263 133 285 286 8.4	38 552	58 450	51.6
Total operating expenses – Total des dépenses	10 187	7 751	-23.9
Operating income (loss) - Revenu (perte)	106 404	155 413	46.1
d'exploitation 16 377 (45 540)	(11 725)	(43 000)	266.7
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets 725 Interest and discount income - Revenus	4	39 054	
d'intérêts et d'escomptes 4 104 7 597 85.1	2 249	2 113	-6.0
Interest expenses – Intérêts versés Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors	10 335	18 570	79.7
exploitation, nets (384) 331 Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors	(3714)	(8 233)	121.7
exploitation, nets (9 307) (3 981) -57.2 Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions	(11 796)	14 364	
de l'impôt 7 070 (49 521)	(23 521)	(28 636)	21.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu			
(remboursement d'impôt) 5 458 (18 485) Net income (loss) - Revenu (perte) net 1 612 (31 036)	(11 165) (12 356)	(22 206) (6 430)	98.9 -48.0

Section 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III, January-March 1989

Section 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Janvier-mars 1989

	Janvier-mars 1989										
		1988	1989	Change Variation							
				%							
verage number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés											
rilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No Nbre	5 037	5 631	11.8							
alaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	85 492	102 124	19.5							
other flight personnel - Autre	No Nbre	6 745	8 084	19.9							
alaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	48 523	58 086	19.7							
General management and adminis-											
tration - Gestion et adminis- tration générales	No Nbre	3 749	3 885	3.6							
alaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	41 830	41 280	-1.3							
laintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No Nbre	7 911	7 819	-1.2							
alaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	68 072	70 357	3.4							
aircraft and traffic servicing -											
Service courant des aéronefs et du trafic	No Nbre	14 462	16 412	13.5							
dalaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	111 906	125 002	11.7							
Other personnel – Autre personnel	No Nbre	7 528	7 997	6.2							
dalaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	62 345	77 508	24.3							
otal average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No Nore	45 432	49 828	9.7							
Salaries and wages - Salaires et	\$'000	418 169	474 356	13.4							
uel and Oil - Consommation de carburant et d'huile											
Furbine fuel - Carburant à turbine Cost - Coût	L '000 \$ '000	1 062 475 287 489	1 155 606 280 800	8.8 -2.3							
Gasoline - Essence Cost - Coût	L '000 \$ '000	7 974 4 472	6 326 3 610	-20.7 -19.3							
Furbine oil - Huile à turbine	L '000 \$ '000	188 923	245 1 584	30.1 71.7							
Piston oil - Huile moteur à piston Cost - Coût	L '000 \$ '000	212 246	107 153	-49.5 -37.8							

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption - Canadian
Air Carriers, Level I, January-March 1989

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant –

Transporteurs aériens canadiens de niveau I,

Janvier-mars 1989

		Total	Air Canada	Canadi»n	Wardair
Average number of employees and wa paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés	ages				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No Nbre	3 201	1 740	1 223	238
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	77 786	40 918	31 067	5 800
Other flight personnel - Autre			-	31 007	5 800
personnel navigant Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	6 530	3 130	2 456	944
traitements	\$'000	50 142	24 741	19 494	5 906
General management and adminis- tration – Gestion et adminis-				, , , , , ,	3 300
tration générales Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	2 254	178	2 076	
traitements	\$'000	28 322	4 744	23 578	
Maintenance labour - Main-d'oeuvre					
d'entretien Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	5 896	3 367	2 047	482
traitements	\$'000	54 911	33 074	18 778	3 058
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et					
du trafic Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	14 542	8 553	4 982	1 007
traitements	\$'000	115 327	76 265	31 344	7 718
Other personnel - Autre personnel Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	7 523	5 278	2 209	36
traitements	\$'000	74 565	52 084	22 063	418
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés Salaries and wages – Salaires et	No Nbre	39 946	22 246	14 993	2 707
traitements	\$'000	401 053	231 826	146 325	22 902
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile					22 502
Furbine fuel - Carburant à turbine Cost - Coût	L '000 \$ '000	943 658 221 749	460 392 105 571	356 171 86 905	127 095 29 273
Gasoline - Essence	L '000		-		
Cost - Coût	\$ '000	•	-		
"urbine oil - Huile à turbine Cost - Coût	L '000 \$ '000	99 494	34 197	49 219	16 78
Piston oil - Huile moteur à piston Cost - Coût	L '000 \$ '000				

Section 5 FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

According to the Fare Basis Survey (see Table 5.1), the air fare index - all fares¹ for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) reached 130.8 in the first quarter of 1989, up 7.6% compared to the first quarter of 1988. The most notable source of price increases was in discount fares, which jumped sharply (8.3%), to average 118.5. The economy fares² rose by 6.8% during the first quarter of 1989 over the same period in 1988, posting their twenty-first consecutive increase.

For the first time since the new economic regulatory reform for air transportation took place in Canada, the economy fares rose faster in the northern sector (8.0%), where services are still regulated, than in the southern sector (6.7%). Also, during the first quarter of 1989, the discount fare levels were higher than the 1988 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they jumped by 22.2%, while they rose by 7.8% in the deregulated zone.

For the international markets, the non-seasonally adjusted air fare index - all fares retreated by 1.4% in the quarter. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 2.8%, while the discount fare index decreased by 3.4%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the first quarter of 1989, 59.5% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represents a decrease of 2.4 percentage points compared to the same quarter a year earlier, but it still exceeds the levels reached during the era of regulation. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 65.5%, down from 66.3% in 1988.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, both southern and northern domestic sectors recorded a decreased utilization of discounted air fares during the first quarter of 1989. In the southern sector, 60.1% of 66.1% traffic (representing passenger passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the first quarter of 1988, the corresponding figures were 62.7% for passengers and 67.0% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 43.5% of the traffic during the first quarter of 1989, down from 44.1% in 1988. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased marginally by 0.1 percentage point (46.8% to 46.7%) during this period.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire (voir tableau 5.1), l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs¹ pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) a atteint 130.8 au cours du premier trimestre de 1989, en hausse de 7.6% par rapport au premier trimestre de 1988. Les tarifs réduits expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (8.3%), pour s'établir à 118.5. Les tarifs économiques² se sont accrus de 6.8% au cours du premier trimestre de 1989 par rapport à la même période en 1988, enregistrant leur vingt et unième augmentation consécutive.

Pour la première fois depuis que la nouvelle réforme de la réglementation économique du transport aérien a été introduite au Canada, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur nord (8.0%), où les services sont encore réglementés, que dans le secteur sud (6.7%). Également, au cours du premier trimestre de 1989, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1988 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils se sont accrus de 22.2% alors qu'ils ont augmenté de 7.8% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens tous les tarifs non désaisonnalisé s'est replié de 1.4% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 2.8%, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 3.4%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du premier trimestre de 1989, 59.5% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une baisse de 2.4 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente, mais il dépasse tout de même les niveaux atteints au cours de l'ère de la réglementation. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 66.3% en 1988 à 65.5% en 1989.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation réduite des tarifs aériens réduits au cours du premier trimestre de 1989. Dans le secteur sud, 60.1% du trafic de passagers (représentant 66.1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 62.7% et 67.0% respectivement au cours du premier trimestre de 1988. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 43.5% du trafic au cours du premier trimestre de 1989, une diminution par rapport à 44.1% en 1988. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a diminué marginalement de 0.1 point de pourcentage (de 46.8% à 46.7%) au cours de cette période.

For the methodology for the air fare indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication.

Includes business class fares.

¹ Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication.

² Comprend la classe affaires.

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group

- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled
Services, January-March 1989

Tableau 5.1
Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Janvier-mars 1989

Sector	Year and quarter	Fare type group - Groupe tarifaire						
Secteur	Année et trimestre	All fares	Economy fare	Discounted fare				
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit				
			(1983 = 100.0)					
Domestic - Intérieur	1988 I	121.6	133.3	109.4				
	11	123.7	135.9	110.8				
	III	127.4	139.4	115.0				
	IV	130.5	142.4	118.4				
	1989 I	130.8	142.3	118.5				
Southern services - Services secteur sud	1988	122.1	133.9					
	ll l	124.0	136.6	110.1				
	III	127.8	140.2	111.1				
	IV	130.8	143.0	115.4				
	1989	131.0	142.9	118.7 118.7				
Northern services - Services	1988 I	112.5	124.5	90.6				
secteur nord	li li	117.4	126.1					
	III	119.9	128.8	102.3				
	iV	124.8	133.4	104.4				
	1989 I	125.4	134.5	110.1 110.7				
nternational	1988	113.3	119.5					
	II.	113.2	120.5	112.1				
	ıii	118.7	120.5	111.4				
	IV	110.6		122.3				
	1989 I	111.7	121.1 122.9	107.7 108.3				

Air Fare Indexes for Domestic and International Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted)

Indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur et international, selon le groupe tarifaire

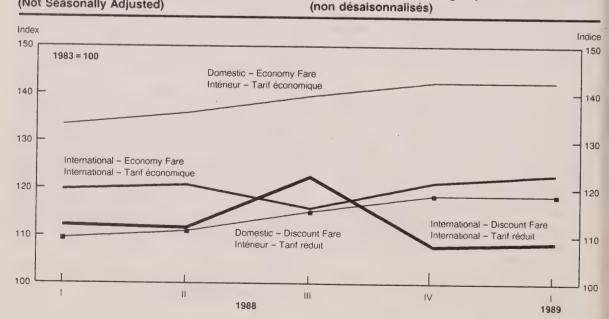


Figure 5.1

Table 5.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1989

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1989

	Fare type group - Groupe tarifaire												
Sector Secteur	First class Première classe			Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		ner tre			
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989			
					00.0	%	61.0	59.5	2.2	2.9			
Domestic - Intérieur	0.3	0.3	5.3	5.7	30.3	31.6	61.9	59.5	2.6	2.0			
Southern services - Services secteur sud	0.3	0.3	5.5	5.9	29.1	30.7	62.7	60.1	2.3	3.0			
Short-Haul - Court- courrier	0.1*	0.1	2.1	2.5	39.0	41.5	56.5	53.2	2.3	2.7			
Long-Haul - Long-courrier	0.5	0.5	8.9	8.9	19.5	21.3	68.7	66.2	2.3	3.2			
Northern services - Services secteur nord	MR.	state	0.3*	0,2*	55.2	55.5	44.1	43.5	0.4*	0.8*			
International	1.1	1.0	4.5	5.4	17.5	18.6	71.3	69.2	5.6	5.8			

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1989

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1989

	Fare type group - Groupe tarifaire												
Sector Secteur	First class Première classe			Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		er tre			
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989			
						%							
Domestic - Intérieur	0.7	0.5	8.8	8.9	21.9	21.9	66.3	65.5	2.3	3.1			
Southern services - Services secteur sud	0.7	0.5	9.1	9.2	20.9	21.0	67.0	66.1	2.4	3.2			
Short-Haul - Court- courrier	0.1*	0.1	2.2	2.7	37.1	40.4	58.2	54.1	2.4	2.7			
Long-Haul - Long-courrier	0.8	0.6	10.7	10.5	17.1	17.2	69.0	68.5	2.4	3.3			
Northern services - Services secteur nord	ne.	568	0.3*	0.2*	52.5	52.1	46.8	46.7	0.4*	1.0*			
International	1.3	1.2	6.4	7.2	8.8	8.9	78.4	77.7	5.2	5.1			

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1989

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1989

	Fare type group - Groupe tarifaire											
Province and territory of enplanement	First	class	Busines	s class	Economy		Disco	unted	Oti	ner		
Province et territoire d'embarquement	Première classe		Classe	Classe affaires		Économique		Réduit		tre		
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989		
						%						
Newfoundland - Terre-Neuve	200	Set	5.3	5.4*	28.2	33.6	65.3	58.9	1.1*	2.0		
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	3.5*	sec	26.3	36.3	69.1	59.7	1.2*	1.4*		
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	stote	AN	8.2	8.8	25.7	30.1	64.5	58.4	1.4	2.6		
New Brunswick - Nouveau- Brunswick		xok	0.3*	76A	34.3	39.0	63.7	57.8	1.7*			
Quebec - Québec	-0.1*	0.2	3.3	4.0	34.6	37.1	58.9	55.3	3.1	2.8*		
Ontario	0.4	0.3	6.1	6.3	28.3	31.5	62.6	58.7	2.6	3.2		
Manitoba	0.1*	0.1*	5.5*	5.3	29.6	32.3	62.7	59.7	2.1*	2.6		
Saskatchewan	*	*AR	3.6	3.1	26.2	33.3	67.9	60.5	2.3	3.1		
Alberta	0.4*	0.3	5.7	5.9	36.4	33.5	55.8	57.8	1.6	2.4		
British Columbia ¹ - Colombie- Britannique ¹	0.4	0.4	4.7	5.6	28.1	25.4	65.0	66.0	1.8	2.6		
Yukon & Northwest Territo- ries - Yukon et Territoires										2.0		
du Nord-Ouest	×	X	x	х	x	х	×	х	х	x		
Total	0.3	0.3	5.3	5.7	30.3	31.6	61.9	59.5	2.2	2.9		

Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For " and "", refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour " et "", consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1989, discount carriage on long-haul services represented 66.2% of passenger volume and 68.5% of passenger-kilometres; this compares with 53.2% and 54.1% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1989, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 66.2% du volume de passagers et 68.5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 53.2% et 54.1%.

Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level 1 - Scheduled Services, January-March 1989

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Janvier-mars 1989

						Fa	re type	group -	Groupe	tarifaire			
City of enplanement	Pas	sengers		First cla	ıss	Busine:		Economy		Discour	ited	Other	
Ville d'embarquement	Pa	ssagers		Premiè classe		Classe		Économ	ique	Rédu	it	Autre	
	1988 1	989	hange 1 ariation	988 1	989	1988 1	989	1988 1	989	1988 1	1989	1988 1	989
	No N ('000		%					%					
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km) Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon	229 95 13 314 180 32 33 488	182 74 6 266 155 27 27 419	-20.3 -22.1 -52.5 -15.4 -13.7 -17.6 -16.5	- 0.1	0.1* ** 0.2* 0.2* 0.1*	2.9 0.2* 1.7* 2.2 4.2 2.0* 0.8*	3.0 *** 2.6 4.6 1.1 *** 2.6	44.4 69.6 43.9 35.4 36.7 38.7 39.0 37.0	41.8 61.9* 34.7 40.5 44.3 50.5 48.7 42.9	51.1 29.5* 53.4 59.2 55.8 57.0 58.6 57.9	52.9 36.9* 63.1 53.3 48.1 45.6 48.0 51.3	1.6 0.7* ** 3.1 3.0* 2.3* 1.5* 3.1	2.2 ** 3.4 2.8 2.8* 2.6* 3.1
Toronto Vancouver Winnipeg Long-Haul (≥800 km) -	188 46	139	-26.4 -31.7	**	state state	3.2 1.7	4.1 0.8*	31.0 48.3	30.9 61.6	63.7 49.2	62.7 35.9	2.0 0.7*	2.2 1.7*
Long-courrier (≥800 km) Calgary Edmonton¹ Halifax Montréal² Ottawa Regina Saskatoon Toronto Vancouver Winnipeg	147 186 173 88 73 37 35 579 333 188	136 155 130 88 65 33 33 512 309 173	-7.5 -17.0 -25.0 -0.4 -11.3 -9.4 -4.8 -11.5 -7.3 -8.0	1.2* 0.4* 0.5* 0.8* 0.7	0.9* 0.3* *** *** 0.6 0.7 0.1*	12.7* 6.8* 9.1 9.0* 11.3 5.7* 5.2 10.9 8.2 7.0*	12.0* 7.0* 9.7 9.6 10.7 5.7 3.9* 10.4 8.7 6.4	17.5 23.0 24.2 25.4 27.4 15.2* 14.3* 16.7 18.4 22.2	16.1 24.5 30.3 27.4 31.1 19.9 20.3 16.9 18.2 24.5	66.5 68.0 65.0 63.0 59.5 76.0 78.2 69.1 70.2 68.1	68.3 65.2 57.1 59.6 56.0 70.6 72.7 68.5 69.0 66.0	2.1 1.9 1.5 2.4 1.3* 3.0* 2.2 2.5* 2.5 2.6*	2.8* 3.1 2.8 3.2 2.0 3.7* 3.0 3.5 3.5 2.9

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport

aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

te: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et Note: restrictions'

Although Tables 5.2 and 5.3 clearly depicted that less discounting prevailed in 1989 than in 1988, it is worthwhile to note that the 1989 levels exceeded the 1987 levels in both the regulated northern and deregulated southern sectors. The larger proportion of discount fares in Canada during the first quarter of 1988 compared to the same period in 1987 and 1989 can be attributed to several factors:

intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair for market share stimulated the size of the discount;

Bien que les tableaux 5.2 et 5.3 montrent clairement que moins de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1989 qu'en 1988, il vaut la peine de souligner que le niveau de 1989 a dépassé le niveau de 1987 dans les secteurs réglementé du nord et déréglementé du sud. La plus forte proportion des tarifs réduits au Canada au cours du premier trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987 et 1989 peut être attribuée à plusieurs facteurs:

• la concurrence intense entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair pour acquérir une plus grande part du marché a favorisé l'accroissement des tarifs réduits:

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1989

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Janvier-mars 1989

				Fare	type gro	up - Groupe	e tarifaire			
City of enplanement	First class Première classe			siness ass	Eco	onomy	Disc	counted	Q	ther
Ville d'embarquement			Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier(<800 km)										
Calgary	206.5		182.3	9.1	123.7	14.5	79.9	20.3	93.2	3.2
dmonton ¹	10k	***	10 E. 0		92.9	3.8	52.5		93.2	
lalifax	-	-	20K		115.9	22.7	58.5		Nok	
fontréal ²	225.6*	26.8	167.5	10.7	146.7	10.1	88.3	4.4	78.6	7.
ttawa	154.0	***	142.9	9.8	124.0	6.1	76.7	4.9	72.5	
egina		***	176.0	14.5	145.2	2.5	84.2	31.8	114.2	
askatoon	-	-	ylok	***	156.1	12.5	81.8	32.8	106.5	26.
oronto	168.9	6.9	155.9	11.5	140.8	7.9	86.9	4.9	83.3	8.
ancouver	Yok	***	190.8	11.0	156.7	16.0	93.0	29.2	92.1	3.
Vinnipeg	**	***	175.5	7.5	168.2	12.8	87.7	29.7	109.4	27.
ong-Haul(≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)										
algary	537.2	6.3	425.6	3.1	314.7	-1.2	160.4	0.2	221.7	-4.
dmonton ¹	518.1	5.5	373.9	2.3	248.5	3.3	141.8	24.4	166.9	-9.
alifax	ylok	***	261.0	14.5	217.3	16.0	124.1	26.8	159.7	5.
ontréal ²	stok		432.9	12.0	282.0	9.8	153.6	17.6	229.9	16.
ttawa	folt	***	410.9	7.2	290.6	0.3	168.6	22.1	230.1	-0.
egina	Yek	***	379.0	12.0	293.6	9.7	138.3	10.2	216.7	11.
askatoon	Yelt		375.2	10.9	279.7	12.2	138.8	11.7	214.7	21.
oronto	589.1	5.2	413.5	6.2	293.8	1.0	151.7	2.3	223.1	2.
ancouver	614.0	-1.0	483.5	4.2	294.9	3.2	172.6	18.8	246.3	0.
Vinnipeg	Yok	***	310.4	10.1	266.3	11.3	113.5	-4.1	151.7	-6.

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

- a noticeably large number of discount fares offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes;
- the Olympic Winter Games in Calgary also had an impact on utilization of discount fares during the first quarter of 1988;
- the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers (particularly over the period 1987 to 1988) reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.
- un nombre sensiblement élevé de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longues distances;
- les Jeux olympiques d'hiver de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988;
- le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés (particulièrement au cours de la période 1987 à 1988) a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courtes distances, et, tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longues distances.

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).
Note: For " and "", refer to the Section (Methodology and Data Limitations"). – Pour " of " acceptable of Section (Methodology and Data Limitations"). – Pour " of " acceptable of Section (Methodology and Data Limitations"). – Pour " of " acceptable of Section (Methodology and Data Limitations").

International Sector

During the first quarter of 1989, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (69.2%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents a decline of 2.1 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the first quarter of 1989, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, percentages ranged from 55.3% for Quebec to 66.0% for British Columbia and the territories (see Table 5.4). Prince Edward Island, Manitoba and Saskatchewan were the only provinces besides British Columbia and the territories to experience a proportion of discounted passengers above the national average.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for British Columbia and the territories does not mean that the residents in British Columbia and the territories are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Vancouver, for example, may in fact be Calgary or Winnipeg, in which case Alberta or Manitoba could also record an enplaned passenger using a discount fare.

The decrease in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting decreases with the exception of Alberta and British Columbia and the territories which witnessed gains of 2.0 percentage points and 1.0 percentage point, respectively. The largest declines were in Prince Edward Island (-9.4 percentage points) and Saskatchewan (-7.4 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a consistent trend throughout all the selected cities³ seems to be a smaller proportion of passengers travelling on discount fares in the first quarter of 1989 than in the same quarter in 1988. Indeed, for the passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares during the first quarter of 1989 decreased in seven of the top ten Canadian cities. The declines ranged from -1.0 percentage point in Vancouver to -13.3 percentage points in Winnipeg. The proportion rose from 51.1% to 52.9% in Calgary, from 29.5% to 36.9% in Edmonton and from 53.4% to 63.1% in Halifax during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement, except Calgary, posted declines; these ranged from -0.6 percentage point in Toronto to -7.9 percentage points in Halifax.

Secteur international

Au cours du premier trimestre de 1989, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (69.2%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente un déclin de 2.1 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du premier trimestre de 1989, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 55.3% au Québec et 66.0% en Colombie-Britannique et dans les territoires (voir tableau 5.4). L'Île-du-Prince-Édouard, le Manitoba et la Saskatchewan étaient les seules provinces avec la Colombie-Britannique et les territoires, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était supérieure à la moyenne canadienne.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit en Colombie-Britannique et dans les territoires, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province et des territoires sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Vancouver, par exemple, peut être en réalité Calgary ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de l'Alberta et du Manitoba peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

L'utilisation réduite des tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces, à l'exception de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et des territoires qui ont enregistré des gains de 2.0 points de pourcentage et 1.0 point de pourcentage, respectivement. Les baisses les plus fortes s'observent à l'Île-du-Prince-Édouard (-9.4 points de pourcentage) et en Saskatchewan (-7.4 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies3, à savoir qu'une plus petite proportion de passagers ont voyagé à prix réduit au cours du premier trimestre de 1989 qu'au cours de la même période en 1988. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courtes distances (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1989 a diminué dans sept des dix principales villes canadiennes. Les régressions variaient entre -1.0 point de pourcentage à Vancouver et -13.3 points de pourcentage à Winnipeg. Au cours de cette période, le pourcentage a augmenté de 51.1% à 52.9% à Calgary, de 29.5% à 36.9% à Edmonton et de 53.4% à 63.1% à Halifax. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement sauf Calgary, ont enregistré une baisse, comprise entre -0.6 point de pourcentage à Toronto et -7.9 points de pourcentage à Halifax.

Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1989

³ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1989.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (72.7%) ranked first, followed by Regina (70.6%) and Vancouver (69.0%). For business class fares, the leading cities were Calgary (12.0%), Ottawa (10.7%) and Toronto (10.4%).

Average Fares

During the first quarter of 1989, air fares in Canada increased substantially as the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year. Some of the pressures that produced the 'fare wars' of 1988 were removed when Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike and PWA Corporation took over Wardair. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. also increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft.

According to the fare basis data, during the first quarter of 1989, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$158, up 13.2% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$294, an increase of 4.6% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$193; the lowest in Montréal and Ottawa, where it averaged \$140. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$165), Halifax (\$163) and Winnipeg (\$161). It rose in the top ten cities, with gains ranging from 5.1% in Toronto to 27.1% in Halifax.

During the first quarter of 1989, the business and economy fares increased in all major cities, with the exception of Calgary where the economy fares slightly declined on long-haul routes (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities for both short-haul and long-haul trips, with the exception of Winnipeg where it decreased by 4.1% for long-haul trips. Halifax (26.8%) and Edmonton (24.4%) posted the largest increases in the first three months of 1989.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$168 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$315 for long-haul trips.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (72.7%), s'est classée au premier rang, suivie de Regina (70.6%) et Vancouver (69.0%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (12.0%), Ottawa (10.7%) et Toronto (10.4%).

Tarifs moyens

Au cours du premier trimestre de 1989, les tarifs aériens au Canada ont fortement augmenté, alors que les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente. Certains facteurs qui ont été à l'origine de ces guerres tarifaires de 1988 sont disparus, car Air Canada a reconquis la part de marché qui lui avait échappé à la suite de la grève de décembre 1987, et la Société PWA a fait l'acquisation de Wardair. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du premier trimestre de 1989, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$158, en hausse de 13.2% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$294, en hausse de 4.6% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$193 à Vancouver et \$140 à Montréal et Ottawa. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$165), Halifax (\$163) et Winnipeg (\$161). Il s'est accru dans les dix principales villes, les gains oscillant entre 5.1% à Toronto et 27.1% à Halifax.

Au cours du premier trimestre de 1989, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes, à l'exception de Calgary, où les tarifs économiques ont légèrement diminué sur les liaisons de longues distances, (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont fortement augmenté dans toutes les villes pour les services court-courriers et long-courriers, à l'exception de Winnipeg où le tarif réduit moyen a diminué de 4.1% pour les services long-courriers. Halifax (26.8%) et Edmonton (24.4%) ont enregistré les hausses les plus fortes au cours des trois premiers mois de 1989.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$168 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$315 pour les voyages long-courriers.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication Air Carrier Operations in Canada extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response,

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration l à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections

estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada, the revision is reflected in the annual publication, Canadian Civil Aviation. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data"
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show differences from the total of the four quarterly income statements in Air Carrier Operations in Canada.

ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (Opérations transporteurs aériens au Canada), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (Aviation civile canadienne). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication Aviation civile canadienne peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada.

- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
- (v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code

- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettespassagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du doublecomptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnagregroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on

and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk".*".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "*".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

- Revisions were made to the 1988 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1988 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1988 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the first quarter of 1989 are shown in the following table with comparative first quarter 1988 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1988 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1988 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1988.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le premier trimestre de 1989 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le premier trimestre de 1988 sont également présentées.

	1988	1989	% Change Variation en %	
Level I Level II Level III Level IV	3 16 67 147	3 19 65 153	- 18.8 -3.0 4.1	Niveau I Niveau II Niveau III Niveau IV
Total	233	240	3.0	Total

- The number of carriers which reported nil operations, for the first quarter of 1989, are as follows: Level III - 4, Level IV - 26.
- d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- Pour le premier trimestre de 1989, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III – 4, niveau IV – 26.
- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce doublecomptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the inflight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- Business class. A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- Discount. A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.

 Economy. A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.

 First class. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.

 Other. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

Classe affaires. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).

 Classe économique. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.

 Première classe. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.

Réduit. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe. Autres. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'Enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director Transportation Division Statistics Canada Jean Talon Building, 7th Floor Tunney's Pasture Ottawa, Ontario K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704 Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes Chief Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527 Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand Chief Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942 Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur Division des transports Statistique Canada 7e étage, immeuble Jean-Talon Parc Tunney Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704 Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes Chef Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527 Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand Chef Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942 Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A. États-		Titre
	•		Unis	Autres	
			S		
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	au Canada, T., Bil. Centre des statistiques de l'aviation –
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Bulletin de service, M., Bil. Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination:Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur,
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	A., Bil. Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic
51-206 51-207	Canadian Civil Aviation, A., Bil. Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00 36.00	43.00 43.00	50.00 50.00	Canada/États-Unis, A., Bil. Aviation civile canadienne, A., Bil. Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	XXX	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001 52-003	Railway Carloadings, M., Bil. Railway Operating Statistics, M., Bil.	83.00 105.00	100.00 126.00	116.00 147.00	Chargements ferroviaires, M., Bil. Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	carburants, A., Bil. Véhicules automobiles: Immatriculations,
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	A., Bil. Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. – Annual O. – Occasional M. - Monthly Bil. - Bilingual Q. - Quarterly

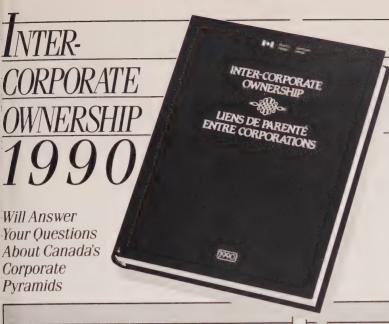
A. – Annuel M. – Mensuel H.S. – Hors série Bil. – Bilingue T. - Trimestriel

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélinographe 1-613-951-1584.

		Client Reference Number				
Aail to: Publication Sales statistics Canada bitawa, Ontario, K Please print) ompany epartment uttention uddress bity ostal Code Catalogue No.	Fax (613) 951-1584 Trite Province Country Tel. Title	METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number Payment enclosed Charge to my: MASTERCARD Account Number Expiry Date Bill me later (Max. \$50) Signature	U vis	Quantity	\$ Statis	tics Canada
For faster service		ral tor Canada/Publications. 5, drawn on a US bank. -267-6677 Numéro de référence de				isterCard and isa accounts Français au ve
Postez à: Vente des publica						
Ottawa (Ontario), (Caractères d'impri Organisme Service	da K1A 0T6	MODE DE PAIEMENT Numéro de la comma Paiement inclus Portez à mon compte MASTERCARD N° de compte Date d'expiration Facturez-moi plus tar	v	ISA	□ Sta	tistique Canac
	ations la K1A 0T6 imerie s.v.p.) Fonction	Numéro de la comma Paiement inclus Portez à mon compte MASTERCARD N° de compte Date d'expiration	v	ISA Quantité	Sta	
Ottawa (Ontario), (Caractères d'impri Organisme Service a/s de Adresse Ville Code postal N° au catalogue	ations da K1A 0T6 imerie s.v.p.) Fonction Province Pays Tél.	Numéro de la comma Palement inclus Portez à mon compte MASTERCARD N° de compte Date d'expiration Facturez-moi plus tar Signature	V V V V V V V V V V			tistique Canac

BON DE COMM	MANUE	Numéro de référence d	u client			
Postez à:		MODE DE PAIEMENT				
Vente des publicati Statistique Canada	ions Télécopieur: (613) 951-1584	☐ Numéro de la commar	nde (inclure s.v.p.)			
Ottawa (Ontario), K	1A 0T6	☐ Paiement inclus				
(Caractères d'imprime	arie s.v.p.)	Portez à mon compte				
Organisme		MASTERCARD	□ vi	ISA	☐ State	stique Cana
Service		N° de compte			1 1 1 1	
a/s de	Fonction	Date d'expiration				
Adresse		Facturez-moi plus tard	(max 500 \$)			
Ville	Province Pays	Signature	, (a 555 c)			
N° au catalogue	Tél.	Orginator -	Édition	Quantité	Prix	
						Tota
Les client	Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur gén is canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient	éral du Canada - Publications. en \$ US, tirés sur une banque américa	ine.		PF 03077	
Pour un service	2 1-800	0-267-6677	<u> </u>			Compt
plus rapide, compose		1-7p/-pp//				
						Card et Vi
ORDER FORM		Client Reference Number				
ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada	Fax (613) 951-1584	Client Reference Numbe	ir			
ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1A	Fax (613) 951-1584	Client Reference Numbe METHOD OF PAYMENT Purchase Order Numbe Payment enclosed	ir			
ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1 A	Fax (613) 951-1584	Client Reference Numbe METHOD OF PAYMENT Purchase Order Numbe Payment enclosed Charge to my:	r (please enclose)		\$	nglish on re
DRDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1 A Please print) Company	Fax (613) 951-1584	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number Payment enclosed Charge to my: MASTERCARD	ir	SA SA	\$	nglish on re
ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1 A Please print) Company Department	Fax (613) 951-1584	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number Payment enclosed Charge to my: MASTERCARD Account Number	r (please enclose)	SA	\$	nglish on re
ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1 A Please print) Company Department Attention	Fax (613) 951-1584 A 0T6	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number Payment enclosed Charge to my: MASTERCARD	r (please enclose)	SA	\$	
ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1 A (Please print) Company Department Attention Address	Fax (613) 951-1584 A 0T6	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number Payment enclosed Charge to my: MASTERCARD Account Number	r (please enclose)	SA	\$	nglish on re
ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1 A Please print) Company Department Attention Address	Fax (613) 951-1584 A 0T6	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number Payment enclosed Charge to my: MASTERCARD Account Number Expiry Date	r (please enclose)	SA	\$	nglish on re
ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1 A Please print) Company Department Attention Address	Fax (613) 951-1584 A 0T6 Title Province Country	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number Payment enclosed Charge to my: MASTERCARD Account Number Expiry Date Bill me later (Max. \$50	r (please enclose)	Quantity	\$	nglish on i
ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1 A (Please print) Company Department Attention Address City Postal Code	Fax (613) 951-1584 A 0T6 Title Province Country Tel.	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number Payment enclosed Charge to my: MASTERCARD Account Number Expiry Date Bill me later (Max. \$50	r (please enclose)		\$ Statis	nglish on re
ORDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1 A (Please print) Company Department Address City Postal Code	Fax (613) 951-1584 A 0T6 Title Province Country Tel.	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number Payment enclosed Charge to my: MASTERCARD Account Number Expiry Date Bill me later (Max. \$50	r (please enclose)		\$ Statis	nglish on re
DRDER FORM Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1 A Please print) Company Department Attention Address City Postal Code	Fax (613) 951-1584 A 0T6 Title Province Country Tel.	Client Reference Number METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number Payment enclosed Charge to my: MASTERCARD Account Number Expiry Date Bill me later (Max. \$50	r (please enclose)		\$ Statis	nglish on re



LIENS DE
PARENTÉ ENTRE
CORPORATIONS
1990

La publication qui répondra à toutes vos questions sur les pyramides de sociétés au Canada

Inter-Corporate Ownership 1990

is the most comprehensive and authoritative source of information available on Canadian corporate ownership.

Inter-Corporate Ownership lists over 65,000 corporations providing the names of all holding and held companies, ownership percentages and the position of each within the overall corporate hierarchy.

Inter-Corporate Ownership is an indispensable reference source for researching:

- Business-to-business marketing: who owns your corporate clients?
- · Purchases: who owns your suppliers?
- Investments: what else does a company own or control?
- Corporate competition: what do your competitors own and control?
- Industrial development: in which province and industry is a corporation active?

Inter-Corporate Ownership 1990 (Cat. no. 61-517) is available for \$325 in Canada and US\$390 in other countries. To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. Or contact the Statistics Canada Regional Reference Centre nearest you. For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free to 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Liens de parenté entre corporations 1990 est la source de renseignements la plus fiable et la plus exhaustive que l'on puisse consulter sur les liens de parenté entre sociétés canadiennes.

Vous y trouverez une liste de plus de 65 000 sociétés faisant état du nom de toutes les sociétés actionnaires ou détenues, du degré de parenté exprimé en pourcentage et de la position de chacune au sein de la hiérarchie globale des entreprises.

Elle constitue une source de référence indispensable dans les domaines suivants :

- Commercialisation entre sociétés : qui sont les propriétaires de vos sociétés clientes ?
- Achats : qui sont les propriétaires de vos fournisseurs ?
- Investissements : quelles sociétés l'entreprise en cause possède-t-elle ou contrôle-t-elle?
- Concurrence entre sociétés : quelles entreprises vos concurrents possèdent-ils ou contrôlent-ils ?
- Expansion industrielle: dans quelle province et dans quel secteur d'activité une société oeuvret-elle?

Liens de parenté entre corporations 1990 (nº 61-517 au catalogue) se vend 325 \$ au Canada et 390 \$ US à l'étranger. Pour commander, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6, ou encore, communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication). Pour un service plus rapide, télécopiez votre commande au 1-613-951-1584. Ou composez le numéro sans frais 1-800-267-6677 et utilisez votre VISA ou MasterCard.

Questions About Canada?



FIND YOUR ANSWERS IN THE CANADA YEAR BOOK 1990

Trusted by business people, librarians, educators and journalists for more than 120 years, the Canada Year Book is THE reference source to consult on Canada.

The Canada Year Book 1990 covers a wide range of topics... from education to communications, public finance to international trade, and more.

Over 850 pages of text accompanied by 500 tables, 75 charts and computer generated maps, depict key social and economic developments in Canada.

Your one stop encyclopedia for all the latest facts and figures about Canada and Canadians, the Canada Year Book 1990 is your ready reference source.

The Canada Year Book 1990 (Cat. no. 11-402E) is priced at \$49.95 plus \$5.05 postage and handling in Canada and US \$49.95 plus US \$20.05 postage and handling outside Canada.

To order, write Publication Sales, Statistics
Canada, Ottawa, Ontario,
K1A OT6 or contact the
nearest Statistics Canada
Regional Reference Centre
listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free 1-800-267-6677. and use your VISA or MasterCard.

Vous avez des questions sur le Canada?



L'ANNUAIRE DU CANADA 1990 VOUS DONNE LES RÉPONSES

Depuis plus de 120 ans, gens d'affaires, bibliothécaires, enseignants et journalistes font confiance à l'Annuaire du Canada. De fait, c'est LA source pour toute information que l'on veut obtenir sur le pays.

L'Annuaire du Canada 1990, c'est quelque 850 pages de texte comprenant 500 tableaux statistiques, 75 graphiques et des cartes produites par ordinateur.

On y traite d'un grand nombre de sujets allant de l'éducation aux communications en passant par les finances publiques et le commerce international.

Cette encyclopédie unique renferme les derniers faits et chiffres sur le Canada et les Canadiens. Ayez-le à portée de la main pour obtenir tous les renseignements utiles sur la société et l'économie canadiennes!

L'Annuaire du Canada 1990 (11-402F au catalogue) se vend 49,95 \$ plus 5,05 \$ de frais de port et de manutention au Canada et 49,95 \$ US plus 20,05 \$ US de frais de port et de manutention à l'étranger.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.





Air Carrier Operations in Canada

April - June 1989

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril - juin 1989





Statistics Canada Statistique Canada Canadä

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre, Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador Nova Scotia, New Brunswick	1-800-563-4255
and Prince Edward Island Quebec Ontario Manitoba Saskatchewan Alberta Southern Alberta British Columbia (South and Central) Yukon and Northern B.C. (area serve by NorthwesTel Inc.)	ed
Northwest Territories (area served by	Zenith 0-8913
NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto

Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports.

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brun	swick	-800-563-4255
et Île-du-Prince-Édouard	1	-800-565-7192
Québec	1	-800-361-2831
Ontario	1-	-800-263-1136
Manitoba	1-	-800-542-3404
Saskatchewan	1.	-800-667-7164
Alberta	1-	-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-	800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et cen	trale) 1.	-800-663-1551
Yukon et nord de la CB.		
(territoire desservi par la Northw	resTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest	,	
(territoire desservi par la		
NorthwesTel Inc.)	Appelez à frais virés au	403-495-2011

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du bélinographe 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto

Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada

Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Statistique Canada

Division des transports
Le centre des statistiques de l'aviation

Air carrier operations in Canada

April-June 1989

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril-juin 1989

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology

 Minister of Supply and Services Canada 1990

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of the Minister of Supply and Services Canada.

October 1990

Price: Canada: \$24.25 per issue, \$97.00 annually United States: US\$29.00 per issue, US\$116.00 annually Other Countries: US\$34.00 per issue, US\$136.00 annually

Catalogue 51-002, Vol. 20, No. 2

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie

 Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1990

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des Approvisionnements et Services Canada.

Octobre 1990

Prix : Canada : 24,25 \$ l'exemplaire, 97 \$ par année États-Unis : 29 \$ US l'exemplaire, 116 \$ US par année Autres pays : 34 \$ US l'exemplaire, 136 \$ US par année

Catalogue 51-002, vol. 20, nº 2

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- ... figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- -- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

Metric

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and D.P. Chartrand, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, R. Lund and K. Tieman are the Statisticians, and P. Baille is Head of the Operations. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piétro is the Senior Statistician.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- -- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Metriques	imperiales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

REMERCIEMENTS

Mátrianca

Imperial

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et de D.P. Chartrand, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Soussection des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont G. Baldwin est le chef, R. Lund et K. Tiernan sont les statisticiens et P. Baille est le chef des opérations. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piétro est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

Table of Contents

Table des matières

Page

		Page			Page
Highlights		٧	Faits saillants	3	٧
Introduction		vii	Introduction		vii
Special Artic	les	viii	Études spéci	ales	viii
	THE QUARTER IN REVIEW		SECTION I	REVUE DU TRIMESTRE	
Table 1.1	Ratios - Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1	Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démogra- phiques choisis	2
SECTION 2	OPERATING STATISTICS		SECTION 2	STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Table 2.1	Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Trans- porteurs aériens canadiens de niveau I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7		Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3	FINANCIAL DATA		SECTION 3	DONNÉES FINANCIERES	
Table 3.1	Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Table 3.2	Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I	9		Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA		SECTION 4	DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11		Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12		 Effectifs et consommation de carburant Transporteurs aériens canadiens de niveau I 	12
SECTION	5 FARE BASIS DATA		SECTION	DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Table 5.1	Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14	Tableau 5.	Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14

Table of Contents - Concluded Table des matières - fin Page Page Table 5.2 Distribution of Passengers by Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le Sector and Fare Type Group secteur et le groupe tarifaire -Canadian Air Carriers, Level 1 -Transporteurs aériens canadiens de Scheduled Services niveau I - Services réguliers 15 15 Table 5.3 Distribution of Passenger-kilome-Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres tres by Sector and Fare Type selon le secteur et le groupe tarifaire -Group - Canadian Air Carriers. Transporteurs aériens canadiens de Level I - Scheduled Services 15 niveau I - Services réguliers 15 Table 5.4 Distribution of Domestic Passen-Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs gers by Province and Territory, selon la province et le territoire, selon le by Fare Type Group groupe tarifaire - Transporteurs aériens Canadian Air Carriers, Level I canadiens de niveau I - Services Scheduled Services 16 réguliers 16

gers by Fare Type Group for
Selected Cities – Canadian Air
Carriers, Level I – Scheduled
Services

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare
Type Group for Selected

Selon le groupe tarifaire pour des villes
choisies – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I – Services
réguliers

Tableau 5.6

Tableau 5.6

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe
tarifaire pour des villes choisies

Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs

Publications disponibles à la Division des transports

17

18

2125

Type Group for Selected
Cities – Canadian Air Carriers,
Level I – Scheduled Services

Tableau 5.6 Tarifs moyens interieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies –
Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers

Table 5.5

Notes to Users

G

Division

Distribution of Domestic Passen-

Publications Available from the Transportation

		Total day dimodically
Methodology and Data Limitations	21	Méthodes et restrictions
actors Which May Have Influenced the Data	25	Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données
ilossary	207	Glossaire

323

Notes any utilisateurs

Highlights

Operating Statistics

- Total passengers carried by Canadian air carriers grew by 6% to over nine million in the second quarter of 1989, as compared to the second quarter of 1988. Canadian air carriers have reported growth in passengers carried in every quarter since deregulation began in 1988.
- In terms of absolute gains in total passengers carried, an increase of just over 500,000 passengers was reported in the second quarter of 1989. On scheduled services, the largest gain was reported by the six Air Canada affiliate carriers who collectively carried 345,000 more scheduled passengers than in the second quarter of 1988. The six affiliate carriers of Canadian Airlines International Ltd. (Canadian), reported a collective increase of 174,000 scheduled passengers. Both of these groups reported substantially increased available seat-kilometres, which coincided with the introduction of changes to their fleets, including the introduction of jet aircraft and additional newer models of turboprop aircraft.
- Of the major carriers, Air Canada and Wardair reported increases of 77,000 and 26,000 scheduled passengers, respectively in the second quarter of 1989, but these gains were more than offset by a decrease of 256,000, reported by Canadian, the other major Canadian air carrier.
- Air Canada reported a 9% increase in scheduled available seat-kilometres which was achieved as the carrier increased its fleet of Boeing 767's from 14 in early 1988 to 21 by April, 1989. Canadian, which officially took over Wardair in April, 1989, began coordinating the schedules of the two air carriers and reduced its own capacity on domestic scheduled routes. Canadian reported a decrease of 12% in passengers carried on scheduled services in the second quarter of 1989, but in terms of scheduled passenger-kilometres the decrease was less than 2%. This occurred as Canadian matched its reduced domestic operations with increased longer haul international scheduled services.
- Wardair, which had reported continuous, substantial growth in its operations during 1987 and 1988 due to fleet increases, experienced a 12% decrease in total passengers carried in the second quarter of 1989. Wardair's fleet decreased between the first and second quarters of 1989 as the carrier disposed of two Airbus A300's and its only McDonnell Douglas DC10. Although it's capacity increased somewhat on scheduled services, Wardair's charter passenger count dropped

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une hausse de 6% du nombre total de passagers transportés au cours du deuxième trimestre de 1989 par rapport au même trimestre de 1988. Ils ont enregistré une hausse à chaque trimestre depuis le début de la déréglementation en 1988.
- L'augmentation, en valeur absolue, du nombre total de passagers s'est établie à un peu plus de 500,000 au deuxième trimestre de 1989. Au niveau des services réguliers, ce sont les six transporteurs affiliés d'Air Canada qui ont enregistré la plus forte augmentation globale, soit 345,000 passagers de plus qu'au deuxième trimestre de 1988. Les six transporteurs affiliés des Lignes aériennes Canadien International Ltée (Canadien) ont déclaré une augmentation globale de 174,000 passagers pour les services réguliers. Ces deux groupes de transporteurs ont par ailleurs déclaré une hausse considérable du nombre de sièges-kilomètres qui a coïncidé avec l'apport de modifications à leur flotte, y compris l'introduction d'aéronefs à réaction et de nouveaux modèles de turbopropulseurs.
- Parmi les principaux transporteurs, Air Canada et Wardair ont enregistré une augmentation de 77,000 passagers et 26,000 passagers pour les services réguliers respectivement au deuxième trimestre de 1989. Ces gains ont cependant été plus que neutralisés par une diminution de 256,000 passagers enregistrée par les Lignes aériennes Canadien International Ltée, l'autre important transporteur aérien.
- Air Canada a déclaré une progression de 9% du nombre de sièges-kilomètres disponibles sur les vols réguliers, sa flotte de Boeing 767 étant passée de 14 appareils au début de 1988 à 21 appareils en avril 1989. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée, qui ont acquis officiellement Wardair en avril 1989, ont commencé à coordonner les horaires des deux transporteurs aériens et ont réduit leur propre capacité en ce qui a trait aux services intérieurs réguliers. Elles ont déclaré une baisse de 12% du nombre de passagers sur les vols réguliers au deuxième trimestre de 1989, mais par rapport aux passagers-kilomètres des services réguliers, la baisse a été de moins de 2%. Cela s'est produit au moment où les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont réduit les services intérieurs et augmenté les services internationaux réguliers de longue distance.
- Wardair, qui avait déclaré une croissance continue et marquée de ses activités en 1987 et 1988 en raison de l'expansion de sa flotte, a enregistré une baisse de 12% du nombre total de passagers transportés au cours du deuxième trimestre de 1989. La flotte a diminué entre les premier et deuxième trimestres de 1989, la compagnie ayant éliminé deux Airbus A300 et son seul McDonnell Douglas DC10. Bien que sa capacité se soit accrue quelque peu au titre des services réguliers, le nombre de passagers des services d'affrètement a fléchi pour passer

from nearly 200,000 in the second quarter of 1988, to less than 100,000 a year later, as charter hours flown dropped by nearly 45%.

Financial Data

- Total operating income reported by Canadian air carriers in the second quarter of 1989 dropped by 23% or \$12 million from the second quarter of 1988. Aside from the three major carriers, the rest of the industry reported that operating income increased by 32%, or \$5 million.
- Air Canada's operating income nearly doubled due to a \$69 million increase in passenger revenues on scheduled services. As well as increasing the number of passengers carried on scheduled services, Air Canada's yield (passenger revenue per passenger-kilometre) rose by nearly half a cent during this period. Canadian, which reported a drop of \$11 million in scheduled passenger revenues and an increase of \$40 million in operating expenses, reported an operating loss of \$32 million in the second quarter of 1989, as compared to its operating income of \$11 million a year earlier. Wardair's operating loss went from \$5 million to \$7 million as increases in its passenger revenues on scheduled services were offset by increases in operating expenses. Wardair's yield rose almost a full cent during this period.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the second quarter 1989 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 10% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by 13%. For the international markets, the economy fare index rose by nearly 5%, while the discount fare index increased by about 2%.
- During the second quarter of 1989, 60% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, down from 62% in 1988. For the international markets, almost two out of every three (nearly 66%) scheduled passengers flew on discount fares.
- Four provinces (Prince Edward Island, New Brunswick, Alberta and British Columbia and the territories) registered an increased utilization of discount fares during the second quarter of 1989. Quebec and Ontario with respective decreases of about 7 and 6 percentage points compared to the same period in 1988, posted the largest declines.
- During the second quarter of 1989, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$174, up 17% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$327, an increase of approximately 4% relative to a year earlier. Domestic air fares increased substantially as the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year.

de près de 200,000 au deuxième trimestre de 1988 à moins de 100,000 un an plus tard, les heures de vols en affrètement ayant diminué de près de 45%.

Données financières

- Le revenu d'exploitation total des transporteurs aériens canadiens a diminué de 23% au deuxième trimestre de 1989 ou de \$12 millions par rapport au même trimestre de 1988. Mis à part les trois principaux transporteurs, les autres transporteurs aériens ont déclaré une progression du revenu d'exploitation de 32% ou \$5 millions.
- Le revenu d'exploitation d'Air Canada a presque doublé en raison de l'augmentation, évaluée à \$69 millions, des recettes-passagers pour les services réguliers. Outre un accroissement du nombre de passagers pour ces services, Air Canada a déclaré une hausse du rapport recettes par passager-kilomètre de près d'un demi-cent au cours de la période d'observation. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée, qui ont déclaré une baisse de \$11 millions au titre des recettes-passagers pour les services réguliers et une hausse de \$40 millions au titre des dépenses d'exploitation, ont enregistré une perte de \$32 millions au deuxième trimestre de 1989 par rapport à un revenu d'exploitation de \$11 millions un an plus tôt. La perte enregistrée par Wardair a augmenté pour passer de \$5 millions à \$7 millions, la hausse des recettes-passagers pour les services réguliers ayant été neutralisée par une progression des dépenses d'exploitation. Au cours de la période d'observation, le rapport recettes par passagerkilomètre a augmenté de près d'un cent.

Données sur la base tarifaire

- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs réguliers a progressé de 10% au cours du deuxième trimestre de 1989, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 13%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques s'est accru de près de 5%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté d'environ 2%.
- Au cours du deuxième trimestre de 1989, 60% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 62% en 1988. Pour les marchés internationaux, près de deux passagers sur trois (66%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.
- Quatre provinces (l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick, l'Alberta et la Colombie-Britannique et les territoires) ont enregistré une utilisation accrue des tarifs réduits au cours du deuxième trimestre de 1989. Le Québec et l'Ontario avec des baisses respectives d'environ 7 et 6 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes diminutions par rapport à la même période en 1988.
- Au cours du deuxième trimestre de 1989, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$174, en hausse de 17% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$327, en hausse d'environ 4% par rapport à l'année précédente. Les tarifs aériens intérieurs ont fortement augmenté alors que les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication Air Carrier Operations in Canada and the redesigned annual publication Canadian Civil Aviation maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, Air Carrier Operations in Canada, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre Opérations des transporteurs aériens au Canada (publication trimestrielle) et Aviation civile canadienne (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Articles

A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the City Level

This study presents a composite picture of the pattern of discount fare utilization¹ for selected Canadian cities for the second quarter of the years 1983 and 1987-1989. It also explores the air fares paid by the travellers in the major Canadian cities. With the help of the fare basis data, which were compiled on the basis of the city of enplanement of the passengers, the following questions are addressed:

- With the new economic regulatory reform in the Canadian air transport industry that took place on January 1, 1988, which cities experienced the largest fluctuations? What has been the impact of discount fare shifts on short and long-haul routes?
- What has been the impact of deregulation on air fares in the 10 most heavily-travelled cities?

As evidenced by Figure 1, between 1983 and 1989, there was an upward growth in the discount fare utilization in all major cities, with gains ranging from 0.6 percentage point in Winnipeg to 28.8 percentage points in Halifax for short-haul trips (less than 800 kilometres) and from 6.9 percentage points in Vancouver to 22.3 percentage points in Ottawa for long-haul trips (800 kilometres or more). However, in 1989, most of the cities posted declines compared to 1988. The only exceptions were Halifax (2.0 percentage points) and Vancouver (4.5) for short-haul trips and Calgary (0.1), Edmonton (1.2) and Vancouver (1.1) for long-haul trips.

The larger proportion of discount fares in most of the major cities during the second quarter of 1988 compared to the same period in 1987 and 1989 can be attributed to several factors:

- intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair for market share stimulated the size of the discount;
- a noticeably large number of discount fares offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes;
- the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers (particularly over the period 1987 to 1988) reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of

Études spéciales

Un examen de l'utilisation des tarifs réduits et des tarifs aériens au niveau des villes

L'exposé qui suit présente un tableau d'ensemble du schéma de l'utilisation des tarifs réduits¹ pour des villes canadiennes choisies au cours du deuxième trimestre des années 1983 et 1987-1989. Il porte également sur les tarifs aériens payés par les voyageurs dans les principales villes canadiennes. A l'aide de données sur la base tarifaire, établies en fonction de la ville d'embarquement des passagers, nous avons abordé les questions suivantes:

- Avec la nouvelle réforme de la réglementation économique dans l'industrie canadienne du transport aérien qui a été introduite le 1^{er} janvier 1988, quelles villes ont enregistré les plus fortes variations? Quel a été l'effet des changements dans les tarifs réduits sur les liaisons de courte et de longue distance?
- Quel a été l'effet de la déréglementation sur les tarifs aériens dans les 10 villes les plus achalandées?

Tel qu'il est montré à la figure 1, entre 1983 et 1989, toutes les principales villes ont accusé une hausse tendancielle dans l'utilisation des tarifs réduits, avec des gains oscillant entre 0.6 point de pourcentage à Winnipeg et 28.8 points de pourcentage à Halifax pour les vols court-courriers (moins de 800 kilomètres) et entre 6.9 points de pourcentage à Vancouver et 22.3 points de pourcentage à Ottawa pour les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus). Cependant, en 1989, la plupart des villes ont enregistré des baisses par rapport à 1988. Les seules exceptions furent Halifax (2.0 points de pourcentage) et Vancouver (4.5) pour les vols court-courriers et Calgary (0.1), Edmonton (1.2) et Vancouver (1.1) pour les vols long-courriers.

La plus forte proportion des tarifs réduits dans la plupart des principales villes au cours du deuxième trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987 et 1989 peut être attribuée à plusieurs facteurs:

- la concurrence intense entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair pour acquérir une plus grande part du marché a favorisé l'accroissement des tarifs réduits;
- un nombre sensiblement élevé de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance;
- le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés (particulièrement au cours de la période 1987 à 1989) a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans

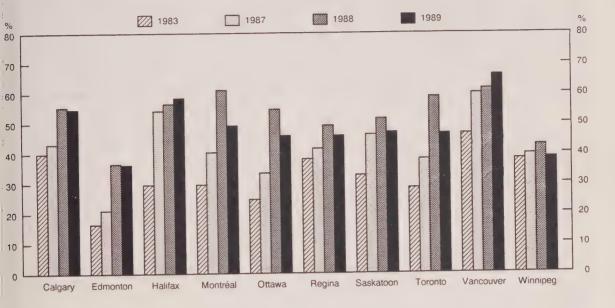
¹ The estimates presented in this study relate to the domestic scheduled operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. For the year 1983, the following carriers are included: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines. For the years 1987-1989, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair are included.

Les estimations présentées dans cette étude portent sur les services intérieurs réguliers (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau l. Pour l'année 1983, les transporteurs suivants étaient inclus: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines. Pour les années 1987-1989, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair étaient inclus.

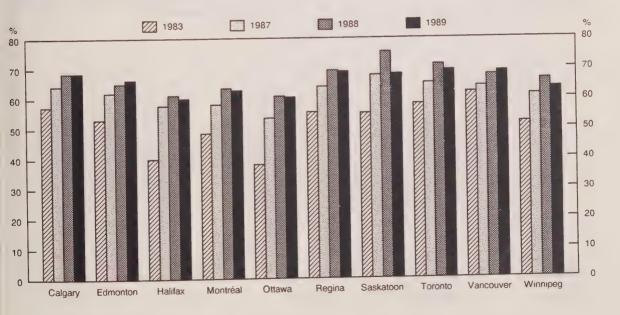
Discount Fare Utilization for Selected Cities - Second Quarter 1983, 1987-1989

Utilisation des tarifs réduits pour des villes choisies - Deuxième trimestre 1983, 1987-1989

Short-Haul (<800 km) - Court-courrier (<800 km)



Long-Haul (≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)



discounting. Primarily short-haul services were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.

Also, as can be seen in Figure 1, during the second quarter of the years 1983 and 1987-1989, the proportion of domestic scheduled passengers travelling on short distances who flew on discount fares varied rather widely across the country; in 1989, for example, percentages ranged from 36.2% in Edmonton to 66.1% in Vancouver. For long-haul trips, the gap between the cities, although less substantial than for short-haul trips, was largely reduced through the years. In 1983, the upper range occurred in Vancouver, where the discounted passengers accounted for 62.0% of passenger traffic; the lowest in Ottawa, where they accounted for 37.9%. In 1989, the comparable figures were 69.4% in Toronto and 60.0% in Halifax.

In 1983, 83.9% of all passengers who flew on discount fares in Canada, enplaned in one of the top 10 cities. Six years later, these cities accounted for 89.9% of discounted passengers. As shown in Figure 2, in both 1983 and 1989, the focal points for passengers travelling on discount fares were Toronto, Vancouver and Calgary. (In 1988, Montréal ranked third.) This figure also shows that between 1983 and 1989, the distribution of passengers who used discount fares experienced some fluctuations at the city level. During this period, the market share for these passengers rose in four of the major cities: Halifax (0.8 percentage point), Montréal (0.3), Ottawa (1.9) and Toronto (4.0).

Figure 2

Discount Fare Traffic at the Top 10 Cities,
Market Shares by City - Second Quarter
1983, 1988 and 1989

le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courte distance, et, tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longue distance.

Également, comme on peut le constater à la figure 1, au cours du deuxième trimestre des années 1983 et 1987-1989, la proportion des passagers des vols intérieurs réguliers de courte distance qui ont voyagé à prix réduit a varié assez considérablement dans tout le pays; en 1989, par exemple, les pourcentages ont oscillé entre 36.2% à Edmonton et 66.1% à Vancouver. Pour les vols long-courriers, l'écart entre les villes, quoique moins important que pour les vols court-courriers, fut considérablement réduit au cours des années. En 1983, la proportion la plus élevée se retrouvait à Vancouver où 62.0% du trafic de passagers a voyagé à prix réduit; la proportion la plus faible était à Ottawa où 37.9% du trafic a voyagé à prix réduit. En 1989, les chiffres comparables étaient 69.4% à Toronto et 60.0% à Halifax.

En 1983, 83.9% de tous les passagers qui ont voyagé à prix réduit au Canada ont embarqué dans une des 10 principales villes. Six ans plus tard, ces villes représentaient 89.9% du trafic de passagers qui a voyagé à prix réduit. Tel qu'il est montré à la figure 2, au cours de 1983 et 1989, les centres nerveux pour les passagers voyageant à tarif réduit étaient Toronto, Vancouver et Calgary. (En 1988, Montréal s'est classée au troisième rang.) Cette figure montre également qu'entre 1983 et 1989, la répartition des passagers qui ont voyagé à tarif réduit a subi certaines variations au niveau des villes. Au cours de cette période, la part du marché pour ces passagers a augmenté dans quatre des principales villes: Halifax (0.8 point de pourcentage), Montréal

Trafic des tarifs réduits dans les 10 principales villes, parts du marché selon la ville – Deuxième trimestre, 1983, 1988 et 1989

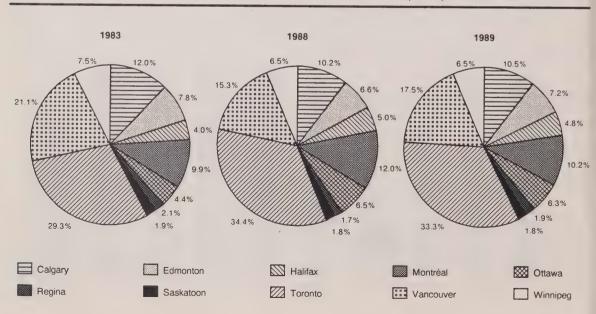


Figure 2

In the six cities where the shares edged down, the declines ranged from -0.1 percentage point in Saskatoon to -3.6 percentage points in Vancouver.

An examination of the 25 most heavily-travelled long-haul routes (only routes with cities of enplanement encompassed in the top 10 cities were considered) showed that the proportion of passengers travelling on discounts declined in 18 of these routes during the second quarter of 1989 compared to a year ago. On the long-haul routes also served by Wardair in both 1988 and 1989 (i.e. Calgary-Montréal, Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Edmonton-Ottawa, Vancouver and Toronto-Vancouver), the proportion of discount passengers remained stable at an average of 71.5%. For short-haul trips, the Toronto-Ottawa-Montréal corridor experienced a significant drop, the proportion of passengers using discount fares going from 60.0% in 1988 to 46.6% in 1989. The large decline on these corridor routes with traditionally large components of business-oriented travel reflects a return to the previous situation where the business travellers were 'fenced out' from using discount fares.

Although more discounting prevailed in 1988 and 1989 than during the era of regulation, one should not necessarily conclude that everyone paid cheaper fares.

In 1989, most air fares in Canada increased substantially as the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year. Some of the pressures that produced the 'fare wars' of 1988 were removed when Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike and PWA Corporation took over Wardair. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. also increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft.

As can be seen in Table 1, the average of all fares paid by the passengers in all major cities, for both short-haul and long-haul trips, rose during the second quarter of 1989, compared to a year ago.

The most notable source of price increase was due to buoyant discount fares, which jumped sharply (18.4%), to average \$138. At the city level, Halifax (22.9%) and Vancouver (17.0%) posted the largest increases for short-haul trips. For long-haul trips, the average discount fares also rose in the top 10 cities, with gains ranging from 9.1% in Regina to 20.1% in Ottawa.

Economy and business class fares combined increased on average by 10.9%. The realignment of Wardair's lower price structure with Canadian Airlines International Ltd. and a general fare hike are the major factors explaining the price increases.

(0.3), Ottawa (1.9) et Toronto (4.0). Dans les six villes où les parts ont diminué, les baisses ont oscillé entre -0.1 point de pourcentage à Saskatoon et -3.6 points de pourcentage à Vancouver.

Un examen des 25 liaisons de longue distance les plus achalandées (seulement les liaisons avec les villes d'embarquement comprises dans les 10 principales villes furent considérées) révèle que la proportion des passagers voyageant à tarif réduit a diminué sur 18 de ces routes au cours du deuxième trimestre de 1989 par rapport à l'année précédente. Sur les routes de longue distance desservies également par Wardair au cours de 1988 et 1989 (c.-à-d. Calgary-Montréal, Edmonton-Toronto. Edmonton-Ottawa, Calgary-Toronto. Montréal-Vancouver et Toronto-Vancouver), la proportion des passagers voyageant à rabais est demeurée stable, à 71.5% en moyenne. Pour les vols court-courriers, le couloir Toronto-Ottawa-Montréal a enregistré une baisse considérable, la proportion des passagers voyageant à tarif réduit étant passée de 60.0% en 1988 à 46.6% en 1989. La forte baisse sur ces dernières liaisons, où, traditionnellement il y a une forte concentration de voyageurs d'affaires, marque un retour à la situation antérieure où les personnes qui voyagent pour affaires ne peuvent profiter des tarifs réduits en raison des contraintes dont ils sont assortis.

Bien que plus de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1988 et 1989 qu'au cours de l'ère de la réglementation, on ne doit pas nécessairement conclure que chaque passager a payé des tarifs moins chers.

En 1989, la plupart des tarifs aériens au Canada ont fortement augmenté, alors que les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente. Certains facteurs qui ont été à l'origine de ces guerres tarifaires de 1988 sont disparus, car Air Canada a reconquis la part de marché qui lui avait échappé à la suite de la grève de décembre 1987, et la Société PWA a fait l'acquisition de Wardair. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils.

Comme le montre le tableau 1, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers dans les principales villes, à la fois pour les vols court-courriers et long-courriers, s'est accru au cours du deuxième trimestre de 1989 par rapport à l'année précédente.

La poussée des tarifs réduits explique la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (18.4%), pour s'établir à \$138. Au niveau des villes, Halifax (22.9%) et Vancouver (17.0%) ont enregistré les plus fortes hausses pour les vols court-courriers. Pour les vols long-courriers, les tarifs réduits moyens ont également augmenté dans les 10 principales villes, avec des gains oscillant entre 9.1% à Regina et 20.1% à Ottawa.

Les tarifs combinés des classes économique et affaires ont augmenté de 10.9% en moyenne. Le réalignement de la structure tarifaire de Wardair avec celle des Lignes aériennes Canadien International Ltée et une hausse générale des tarifs sont les principaux facteurs expliquant les augmentations de prix.

Table 1 Average Domestic Fares, by City, by Fare Type Group - Second Quarter 1983, 1987-1989

Tarifs moyens intérieurs, selon la ville et le groupe tarifaire - Deuxième trimestre 1983, 1987-1989

		1983			1987	
City of enplanement	All fares	Economy fare ³	Discounted fare	All fares	Economy fare ³	Discount
Ville d'embarquement						fa
	Tous les tarifs	Tarif écono- mique ³	Tarif réduit	Tous les tarifs	Tarif écono- mique ³	Tarif réd
Short-Haul (< 800 km) - 1				s		
Court-courrier (< 800 km)						
Calgary	75.1	83.1	64.4	91.2	106.1	72
dmonton ¹	66.1	67.9	59.4	75.0	80.7	5
namax . Montréal ²	63.6	72.4	46.3	68.7	93.8	4
Ottawa	84.4 80.2	95.7 88.6	62.2	100.8	123.7	. 7
Regina	91.4	110.2	57.2 63.0	93.0 107.9	109.9	6
Saskatoon	93.4	108.3	66.2	107.9	137.5	6
oronto	85.5	96.4	62.7	100.3	136.3 121.1	6
/ancouver	78.5	96.3	60.1	97.8	134.0	6: 7:
Vinnipeg	96.9	112.9	73.6	116.3	145.1	7
ong-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)						
Calgary	186.0	249.0	133.3	228.3	335.0	
dmonton ¹	156.9	200.8	113.5	176.9		16
falifay	127 E	145.7	102.1	138.0	252.1	13.
fontréal ²	184.9	217.0	147.0	197.5	187.9 272.5	10 14
)ttawa	196.7	222.8	145.7	215.7	295.4	
egina	148.8	191.7	114.3	189.3	285.1	14
askatoon	159.6	208.9	120.2	183.2	273.6	14:
oronto	171.8	225.0	130.7	202.9	297.0	15:
ancouver	173.6	234.5	131.0	219.0	317.4	163
Vinnipeg	141.7	184.5	104.1	165.8	239.9	121
		1988			1989	
	All fares	Economy fare ³	Discounted fare	All fares	Economy fare ³	Discounte
	Tous les tarifs	Tarif écono- mique ³	Tarif réduit	Tous les tarifs	Tarif écono- mique ³	Tarif rédu
hort-Haul (< 800 km) =				\$		
Court-courrier (< 800 km)						
algary dmonton ¹	97.4	121.7	79.0	109.7	133.7	91
alifax	82.4	93.2	64.5	84.0	92.9	68
ontréal ²	71.3 101.2	99.1	50.4	83.3	114.9	61
ttawa	92.4	133.7 118.6	83.6	118.1	150.1	90
egina	112.6	150.0	72.7	105.4	129.4	80
askatoon	109.8	150.0	76.5 74.9	124.5	160.5	85
pronto	100.6	131.5	81.3	120.2 116.2	160.4	80
ancouver	106.7	143.6	85.4	121.9	144.7	87
/innipeg	122.1	153.9	80.6	138.8	169.1 173.8	99
ong-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)						
algary	217.1	369.9	149.8	245.4	395.4	179
dmonton ¹	176.1	270.1	128.0	199.9	304.0	150
alifax	146.2	209.3	107.4	164.7	235.9	119
ontréal ²	198.5	306.0	140.0	233.9	354.1	166
ttawa	214.7	328.1	143.5	240.4	345.8	172
	183.5	296.6	136.1	200.3	329.2	148
egina				200.0		
egina askatoon	168.8	284.4	134.2	202.0	322.2	151
egina askatoon pronto	197.1	332.3	144.3	222.5	361.8	
egina askatoon oronto ancouver /innipeg						151 165 188 126

Tableau 1

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.
 Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).
 Includes business class. – Comprend la classe affaires.

During the second quarter of 1989, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Calgary and Vancouver paid, on average, the highest economy² fares (\$395 and \$394 respectively) for longhaul trips. For the passengers who flew from Calgary, for example, this fare represents increases of 6.9%, 18.0% and 58.8% compared to the same period in 1988, 1987 and 1983 respectively.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Second Quarter, 1989

Table 2 below presents the operations of the affiliate networks of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (Canadian), and the operations of the families, which includes the major carriers.

The Air Canada affiliate network consists of Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a division of Soundair Corporation) and Northwest Territorial Airways. The Canadian affiliate network includes Air Atlantic, Calm Air, Lignes aériennes Inter-Quebec, Ontario Express, Quebecair and Time Air. Scheduled services of Quebecair and Lignes aériennes Inter-Quebec are marketed under the name of Inter-Canadian.

Table 2

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – Second Quarter, 1989

Au cours du deuxième trimestre de 1989, c'est à Calgary et Vancouver que les tarifs économiques² (\$395 et \$394 respectivement) des vols intérieurs réguliers de longue distance sont, en moyenne, les plus élevés. Pour les passagers qui ont voyagé de Calgary, par exemple, ce tarif représente des hausses de 6.9%, 18.0% et 58.8% par rapport à la même période en 1988, 1987 et 1983 respectivement.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Deuxième trimestre, 1989

Le tableau 2 ci-dessous présente les opérations des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (Canadien), ainsi que les opérations des groupes, lesquels incluent les principaux transporteurs.

Le réseau de transporteurs affiliés d'Air Canada est constitué de: Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (une division de la Société Soundair) et Northwest Territorial Airways. Le réseau de transporteurs affiliés de Canadien se compose de: Air Atlantic, Calm Air, les Lignes aériennes Inter-Québec, Ontario Express, Québecair et Time Air. Les services réguliers pour Québecair et les Lignes aériennes Inter-Québec sont exploités sous le nom d'Inter-Canadien.

Tableau 2

Opérations des services réguliers des réseaux d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Deuxième trimestre, 1989

			Occasion	Air Canada	Canadian
		Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Family	Airlines International Family
		Affiliés d'Air Canada	Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers - Passagers		861 568	800 674	4 398 568	2 716 674
Percentage change – Variation en pourcentage	%	66.8	27.7	10.6	-2.9
Market Share - Part du marché	%	11.0	10.2	53.9	34.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	341 513	326 504	6 486 487	4 610 964
Percentage change – Variation en pourcentage	%	90.3	51.2	9.0	0.9
Market Share - Part du marché	%	2.7	2.5	50.4	35.9
Passenger revenue - Recettes-passagers	\$'000	84 024	82 132	754 759	496 771
Percentage change – Variation en pourcentage	%	96.8	41.5	17.2	2.8
Hours Flown - Heures de vol		41 383	54 415	132 383	120 415
Percentage change - Variation en pourcentage	%	56.6	45.8	19.9	12.2
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.25	0.25	0.12	0.11

² Includes business class.

² Comprend la classe affaires.

In the second quarter of 1989, the connector carriers continued to grow. The total market share of scheduled passengers carried by the connectors continued its steady increase. The two networks combined carried 21% of this market, as compared to 14%, which they accounted for in the first quarter of deregulation in 1988. The second quarter 1989 also marks the first time since deregulation began in which Air Canada affiliates have held a greater market share than the Canadian network. The number of jets in the fleet of the Air Canada affiliates increased from zero to eleven over this period.

Au cours du deuxième trimestre de 1989, les transporteurs affiliés ont continué leur croissance. La part de marché des passagers transportés sur des vols réguliers par les transporteurs affiliés a continué à croître d'une façon soutenue. Les deux réseaux ont transporté ensemble 21% de ce marché, comparativement à 14% lors du premier trimestre de 1988 qui coïncide avec le début de la déréglementation. Le deuxième trimestre de 1989 est le premier trimestre depuis la déréglementation où les affiliés d'Air Canada détiennent une part du marché supérieure à celle du réseau d'affiliés des Lignes aériennes Canadien International Ltée. Le nombre d'aénonefs à réaction dans la flotte des affiliés d'Air Canada est passé de zéro à onze au cours de cette période.

Section 1 THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1989 Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1989

		Total			Air Canada		
		1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
				%			%
assenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.096	0.100	4.2	0.104	0.109	4.8
soods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.418	0.374	-10.5	0.389	0.379	-2.6
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.802	0.832	3.7	0.834	0.881	5.6
Fotal operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	35 999	36 308	0.9	33 366	35 174	5.4
total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	102.56	101.24	•••	104.16	107.71	
			Canadi»n			Wardair	
		1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
	-			%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.098	0.097	-1.0	0.059	0.068	15.
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.491	0.381	-22.4	0.358	0.277	-22.
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.866	0.818	-5.5	0.526	0.665	26
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	37 463	34 764	-7.2	51 567	56 322	9
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	102.06	94.13		95.86	95.22	2

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
April-June 1989

Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis, Avril-juin 1989

		1988	1989	Change Variation
				%
Population of Canada - Population du Canada	'000	25 850.8	26 168.6	1.2
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	12 230	12 446	1.8
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	388 216.0	431 544.0	11.2
Per capita disposable income ¹ – Revenu disponible par habitant ¹	\$	15 017.6	16 490.9	9.8
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²	·		10 430.3	3.0
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	115.2	(3)	
- International travel - Voyages internationaux	\$	95.6	106.0	10.9
Average spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
 Domestic travel – Voyages intérieurs International travel – Voyages internationaux 	\$	560.8	(3)	
Average cost of air fares (Level I carriers) -	\$	1 075.0	1 056.0	-1.8
Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	148.7	174.1	17.1
- International travel - Voyages internationaux	\$	315.4	327.0	3.7
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1983 = 100			
- All items - Ensemble	1983 = 100	122.2	128.2	4.0
- Transportation - Transports		119.0	120.2	4.9 4.4
- Public transportation - Transport public		128.9	133.9	3.9
Travel price index - Indice des prix des				0.0
voyages	1983 = 100	122.5	128.8	5.1
Air fare index (Level I carriers) – Indice				
des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1983 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs	1903 - 100	123.7	137.8	44.4
- International travel - Voyages internationaux		113.2	116.0	11.4 2.5
ndex of real domestic product (s.a.) - Indice		110.2	110.0	2.0
du produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100			
 All industries - Toutes les industries Transport industry - Industrie du 		125.5	129.0	2.8
transport		132.8	131.3	-1.1
- Air transportation - Transport aérien		141.7	145.9	3.0
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie				
du transport	%	16.9	17.6	

(s.a.) - seasonally adjusted. - (dés.) - désaisonnalisé.

Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

Source: Canadian Statistical Review and Bank of Canada. - Revue statistique du Canada et Banque du Canada.

Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.
 This figure is not available for the year 1989, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1989, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans.

Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Section 2 OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, April-June 1989

Section 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Avril-juin 1989

	Levels I-III				Levels I-IV			
		Niveaux I-III			Niveaux I-IV			
	_	1988	1989	Change	1988	1989	Change	
		1900	1303	Variation			Variation	
		'000	'000	%	'000	'000	%	
All services - Tous les services								
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		92	90	-2.2	272	264	-2.9	
		8 413	8 906	5.9	8 750	9 250	5.7	
Passengers - Passagers	kg	150 490	160 760	6.8	161 646	170 442	5.4	
Goods carried - Marchandises transportées	ky	14 729 392		8.4	15 111 920	16 461 113	8.9	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		14 123 032	,0 002 000					
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 472 939	1 596 206	8.4	1 511 192	1 646 111	8.9	
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		370 839	394 322	6.3	399 343	425 818	6.6	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-		1 843 778	1 990 528	8.0	1 910 535	2 071 929	8.4	
kilomètres		370	400	8.0	521	575	10.4	
Hours flown - Heures de vol		370	, 400	0.0				
Scheduled services - Services réguliers			= 750	5.4	7 491	7 865	5.0	
Passengers - Passagers		7 355	7 753	8.1	117 355	126 974	8.2	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	117 266	126 735	5.9		12 859 899	5.8	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		12 110 439	12 828 035	5.9	12 131 999	12 003 000		
Passenger tonne-kilometres + Passagers, tonnes-kilomètres		1 211 044	1 282 804	5.9	1 215 200	1 285 990	5.8	
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		341 092	370 363	8.6	341 116	370 419	8.6	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-			4 050 167	6.5	1 556 315	1 656 409	6.4	
kilomètres		1 552 136			, 280	317		
Hours flown - Heures de vol		268	307	14.5	200			
Charter services - Services d'affrètement								
		1 059	1 153	8.9	1 259	1 386		
Passengers - Passagers Conda partial Marchandises transportées	kg	33 224	34 025	2.4	44 291	43 467		
Goods carried – Marchandises transportées	9	2 618 953		19.7	2 959 921	3 601 213	21.7	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres							04.7	
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		261 895	313 403	3 19.7	295 992	360 121	21.7	
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		29 747	23 958	-19.5	58 227	55 398	-4.9	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		291 642	337 36	1 15.7	354 220	415 520		
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		99	9 9	1 -7.5	151	15	0.6	
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères			_	1 -56.9 3 -9.1	90 24			
Hours flown: total - Heures de vol: total		102	2 9	-5.1				

Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, April-June 1989

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV,
Avril-juin 1989

	Dom	nestic	Transf	border	Other inte	ernational
	Intér	rieur	Transfr	ontalier	Autre inte	ernational
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
	6 283	2.4	1 523	17.9	1 444	9.3
kg	115 465	5.4	15 536	19.0	39 440	1.0
	6 383 560	4.7	2 384 523	15.2	7 693 030	10.8
	638 356		238 452		769 303	
	140 968	7.3	37 575	11.9	247 275	5.5
	779 324	5.1	276 027	14.7	1 016 578	9.5
	442		50		83	
	5 926	3.2	1 060	19,2	879	2.4
kg	82 761					
	6 229 859		1 370 281			
					0 200	
	622 986		137 028		525 976	
	123 809	8.3	29 483	17.9	217 128	7.6
	746 795	5.0	166 511	15.3	743 104	6.0
						14.5
	357	-9.3	463	15.2	566	22.0
kg	32 704	-1.7	4 981	55.3	5 782	
	153 701	17.6	1 014 242	15.7	2 433 271	24.6
	15 370 17 159	17.6	101 424 8 092		243 327	24.6 -7.3
	32 529	7.8	109 516		273 475	20.0
	118	-5.4	15	22.8	17	22.0
	. 82	-4.0		-100.0	25	529.3
	201	-4.8	15		42	136.9
	kg	1989 '000 6 283 kg 115 465 6 383 560 638 356 140 968 779 324 442 5 926 kg 82 761 6 229 859 622 986 123 809 746 795 241 357 kg 32 704 153 701 15 370 17 159 32 529 118	1989 1989/1988 Variation '000 % 6 283 2.4 kg 115 465 5.4 6 383 560 4.7 140 968 7.3 779 324 5.1 442 3.4 5 926 3.2 kg 82 761 8.6 6 229 859 4.4 622 986 4.4 123 809 8.3 746 795 5.0 241 11.4 357 9.3 kg 32 704 -1.7 153 701 17.6 15 370 17.6 17 159 0.2 32 529 7.8 118 -5.4 82 -4.0	Transfer Transfer Transfer To The second Transfer	Intérieur	Change 1989

 □ Table 2.3

 □ Operating Statistics - Canadian Air Carriers,

 □ Level I, April-June 1989

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1989

		Total			Air Canada		
	-	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		6 492	6 223	-4.1	3 581	3 652	2.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg	107 730	113 124	5.0	71 103	69 380	-2.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres – Passagers,		13 063 427	13 072 875	0.1	6 205 343	6 573 550	5.9
tonnes-kilomètres		1 306 343	1 307 287	0.1	620 534	657 355	5.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		347 692	367 361	5.7	226 767	218 566	-3.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		1 654 034	1 674 649	1.2	847 301	875 921	3.4
Hours flown - Heures de vol		180	181	0.2	87	94	7.6
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		5 977	5 824	-2.6	3 460	3 537	. 2.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg	104 967	111 732	6.4	70 332	69 356	-1.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	9	11 516 155	11 898 302	3.3	5 771 214	6 144 974	6.5
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		16 678 967	17 314 207	3.8	8 059 319	8 797 246	9.2
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	69.05	68.72	***	71.61	69.85	
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 151 615	1 189 830	3.3	577 121	614 497	6.5
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		333 901	362 284	8.5	222 221	218 433	-1.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		1 485 517	1 552 115	4.5	799 342	832 930	4.2
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles		2 668 751	2 533 834	-5.1	1 327 269	1 364 262	2.8
Weight load factor - Coefficient de	%	55.66	61.26	***	60.22	61.05	
chargement Hours flown - Heures de vol	/0	167		2.1	84	91	8.0
Charter services - Services d'affrètement		515	399	-22.5	121	115	-5.2
Passengers - Passagers	kg	2 763			771	24	-96.9
Goods carried - Marchandises transportées	ky	1 547 273			434 129	428 576	-1.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres – Passagers,		1047 270	, , , , , , , , , , , ,				_
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		154 727	117 457		43 413	42 858	
tonnes-kilomètres		13 790	5 077	-63.2	4 546	133	-97.1
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		168 518	122 534	-27.3	47 959	42 990	-10.4
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		13	3 10	-22.5	3	3	-6.0
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères Hours flown: total - Heures de vol: total		10	3 10	-22.5	3	3	-6.0
1.00.0 101111 1010							

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, April-June 1989 - Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1989 - fin

			Canadi»n			Wardair	
		1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services Passengers - Passagers							
Goods carried - Marchandises transportées	l	2 377	2 101	-11.6	533	470	-11.9
	kg	31 845	38 742	21.7	4 782	5 002	4.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres – Passagers,		4 757 587	4 661 491	-2.0	2 100 498	1 837 833	-12.5
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		475 759	466 149	-2.0	210 050	183 783	-12.5
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		99 335	125 458	26.3	21 590	23 337	8.1
kilomètres		575 094	591 607	2.9	231 639	207 121	10.0
Hours flown - Heures de vol		77	71	-7.3	231 639	20/ 121	-10.6 -3.6
				, .0	,,,	10	-5.0
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		2 172	1 916	-11.8	345	371	7.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg	31 324	38 063	21.5	3 311	4 313	30.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 351 772	4 284 460	-1.5	1 393 168	1 468 868	5.4
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		6 434 436	6 313 085	-1.9	2 185 212	2 203 876	0.9
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	67.63	67.87		63.75	66.65	
Passenger tonne-kilometres - Passagers,	, ,			***	03.73	00.05	
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		435 177	428 446	-1.5	139 317	146 887	5.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		98 208	123 993	26.3	13 473	19 859	47.4
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres		533 385	552 438	3.6	152 790	166 746	9.1
disponibles Weight load factor - Coefficient de		898 516	909 338	1.2	442 966	260 235	-41.3
chargement	%	59.36	60.75	***	34.49	64.08	***
Hours flown - Heures de vol		70	66	-6.4	12	14	9.5
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		205	185	-10.1	188	99	-47.3
Goods carried - Marchandises transportées	kg	521	679	30.3	1 471	689	-53.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		405 814	377 031	-7.1	707 330	368 965	-47.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers,						000 300	47.0
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		40 581	37 703	-7.1	70 733	.36 896	-47.8
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		1 127	1 466	30.0	8 117	3 478	-57.1
kilomètres		41 709	39 169	-6.1	78 850	40 375	-48.8
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		. 7	5	-16.8	4	2	-43.3
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères							
Hours flown: total - Heures de vol: total		7	5	-16.8	4	2	-43.3

able 2.4 lelicopter Hours Flown, by Sector, by Province nd Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, lpril-June 1989

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Avril-juin 1989

	1988	1989	Change Variation
	No Nbre	No Nbre	%
umber of carriers - Nombre de transporteurs	52	52	
omestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	4 999	5 337	6.8
Prince Edward Island - Île-du- Prince-Édouard			
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	65	264	306.2
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	-		
Quebec - Québec	15 001	15 373	2.5
Ontario	9 069	3 842	-57.6
Manitoba	5 903	7 183	21.7
Saskatchewan	6 082	2 274	-62.6
Alberta	16 298	12 871	-21.0
British Columbia - Colombie-Britannique	19 317	27 540	42.6
Yukon	2 115	1 119	-47.1
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	7 083	8 089	14.2
Total	85 932	83 892	-2.4
nternational	4 198	24 964	494.7
Fotal	90 130	108 856	20.8

Section 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1 Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-III, April-June 1989

Section 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Avril-juin 1989

	1988	1989	Change
			Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	1 384 770	1 534 621	10.8
- Passengers - Passagers	1 230 567	1 382 973	12.4
- Goods - Marchandises	154 204	151 648	-1.7
Charter services - Services d'affrètement - Passengers - Passagers	184 882	213 384	15.4
- Goods - Marchandises	161 630 23 252	193 665 19 719	19.8
Other flying services - Autres services	25 252	19 / 19	-15.2
aériens	3 386	3 361	-0.7
Subsidies - Subventions d'exploitation	826	1 206	46.1
Net incidental air transport related revenue –			
Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	04.000		
Total operating revenues - Total des recettes	81 682	85 127	4.2
d'exploitation	1 655 546	1 837 699	11.0
	1 000 040	1 037 099	11.0
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment -			
Frais d'entretien, biens et équipement au sol	18 485	23 404	26.6
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	504.407		
Maintenance, flight equipment - Frais	524 427	624 623	19.1
d'entretien, équipement de vol	191 042	225 069	17.8
General services and administration - Services			
généraux et administration Depreciation - Dépréciation	799 452	854 583	6.9
Total operating expenses – Total des dépenses	71 167	70 743	-0.6
d'exploitation	1 604 572	1 798 422	40.4
Operating income (loss) - Revenu (perte)	1 004 372	1 /90 422	12.1
d'exploitation	50 974	39 277	-22.9
		00 2.77	EL.J
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes)			
de capital, nets	55 736	17 059	-69.4
Interest and discount income - Revenus			00.4
d'intérêts et d'escomptes	14 433	22 463	55.6
Interest expenses – Intérêts versés Miscellaneous non-operating income (expenses),	63 007	78 665	24.8
net - Revenus (dépenses) divers hors			
exploitation, nets	5 636	(18 154)	
Total non-operating income (expenses), net -		(12 12 1)	
Total des revenus (dépenses) hors			
exploitation, nets	12 797	(57 297)	
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions			
de l'impôt	63 771	(19.020)	
Provision for income taxes (tax refund) -	,	(18 020)	•••
Provision pour l'impôt sur le revenu			
(remboursement d'impôt)	16 663	(7 909)	
Net income (loss) - Revenu (perte) net	47 108	(10 111)	

Table 3.2 Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1989

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1989

	Total			Air Canada		
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation	1 248 738	1 320 612	5.8	687 702	753 524	9.6
Scheduled services - Services réguliers - Passengers - Passagers	1 109 295	1 185 115	6.8	601 284	670 735	11.6
- Goods - Marchandises	139 443	135 497	-2.8	86 418	82 789	-4.2 -5.7
Charter services - Services d'affrètement	77 957	72 503	-7.0 -6.9	19 100 18 161	18 017 . 17 999	-0.9
- Passengers - Passagers	75 042 2 915	69 885 2 618	-10.2	939	17 333	-98.1
- Goods - Marchandises	2 910	2010				
Other flying services - Autres services	897	1 904	112.2	-	+	
aériens Subsidies - Subventions d'exploitation	-		-			-
Net incidental air transport related revenue -						
Recettes accessoires liées au transport	59 643	62 432	4.7	30 944	27 361	-11.6
aérien, nettes	59 643	02 432	7.7	00 0		
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	1 387 235	1 457 451	5.1	737 747	798 901	8.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment -		16 115	4.8	10 062	9 090	-9.7
Frais d'entretien, biens et équipement au sol	15 374	16 115	4.0	10 002	0 000	
Aircraft operations - Exploitation des	412 765	466 434	13.0	199 306	223 265	12.0
aéronefs Maintenance, flight equipment - Frais				00.054	95 353	14.4
d'entretien, équipement de vol	141 903	162 542	14.5	83 351	95 333	14.4
General services and administration - Services	725 639	741 523	2.2	384 830	382 543	-0.6
généraux et administration	56 866	53 035	-6.7	30 702	31 483	2.5
Depreciation – Dépréciation Total operating expenses – Total des dépenses						
d'exploitation	1 352 547	1 439 649	6.4	708 251	741 732	4.7
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	34 688	17 802	-48.7	29 496	57 169	93.8
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus						
(dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes)	53 657	13 359	-75.1	. 28 702	8 369	-70.8
de capital, nets	30 007					70.7
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	15 229	21 316		7 175	12 461 27 731	73.7 10.8
Interest expenses - Intérêts versés	52 497	59 400	13.2	25 031	2/ /31	10.0
Miscellaneous non-operating income (expenses),						
net - Revenus (dépenses) divers hors	4 768	(20 968)		8 333	71	-99.1
exploitation, nets		`				
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors				40.470	/ 6 020	
exploitation, nets	21 158	(45 693)		19 179	(6 828)	,
Income (loss) before provision for income						
taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	55 846	(27 891		48 675	50 340	3.4
Provision for income taxes (tax refund) -						
Provision pour l'impôt sur le revenu	14 069	(9109)	13 195	21 416	62.3
(remboursement d'impôt)	41 777	`		35 480	28 924	-18.5
Net income (loss) - Revenu (perte) net	41777	(10 702	,			

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level I, April-June 1989 - Concluded

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1989 - fin

		Canadi»n		Wardair		
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	473 351 425 143 48 208	461 842 414 639 47 203	-2.4 -2.5 -2.1	87 685 82 868 4 817	105 246 99 741 5 505	20.0 20.4 14.3
Charter services - Services d'affrètement - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	24 709 24 119 590	22 018 21 224 795	-10.9 -12.0 34.6	34 148 32 762 1 386	32 468 30 663 1 805	-4.9 -6.4 30.2
Other flying services - Autres services aériens	897	1 904		1 000	1 803	30.2
Subsidies – Subventions d'exploitation Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport	-	-	112.2	•		:
aérien, nettes Total operating revenues - Total des recettes	25 483	35 133	37.9	3 216	(62)	
d'exploitation	524 440	520 898	-0.7	125 049	137 652	10.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol Aircraft operations – Exploitation des	3 186	4 306	35.2	2 127	2 720	27.9
aéronefs Maintenance, flight equipment - Frais	159 899	178 791	11.8	53 560	64 378	20.2
d'entretien, équipement de vol General services and administration - Services	50 113	57 236	14.2	8 439	9 954	18.0
généraux et administration Depreciation - Dépréciation Total operating expenses - Total des dépenses	285 357 15 294	296 918 16 102	4.1 5.3	55 452 10 869	62 062 5 451	11.9 -49.8
d'exploitation	513 850	553 352	7.7	130 447	144 565	10.8
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	10 590	(32 454)	***	(5 398)	(6 913)	28.1
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation					, ,	
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	1 825	38	-97.9	23 131	4 951	-78.6
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	6 440	7 396	14.8	1 614	1 459	-9.6
Interest expenses – Intérêts versés Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors	13 499	11 690	-13.4	13 967	19 979	43.0
exploitation, nets Total non-operating income (expenses), net – Total des revous (dépenses) hors	(63)	108	410	(3 502)	(21 147)	503.9
exploitation, nets Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions	(5 297)	(4 148)	-21.7	7 276	(34 716)	
de l'impôt Provision for income taxes (tax refund) — Provision pour l'impôt sur le revenu	5 293 ,	(36 602)	***	1 878	(41 629)	
(remboursement d'impôt)	4 265	(13 642)	•••	(3 391)	(16 883)	397.9
Net income (loss) - Revenu (perte) net	1 028	(22 960)	***	5 269	(24 746)	

Section 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

fable 4.1

Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III, April-June 1989

Section 4

DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant -Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III,

Air Carriers, Levels I-III, April-June 1969		il-juin 1989		
		1988	1989	Change Variation
				%
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No Nbre	5 126	5 823	13.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	88 280	108 416	22.8
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No Nbre	7 229	8 361	15.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	52 617	64 603	22.8
General management and adminis- tration – Gestion et adminis- tration générales	No Nbre	3 983	3 895	-2.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	38 594	42 042	8.9
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No Nbre	8 302	7 990	-3.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	69 328	72 736	4.9
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No Nbre	15 425	16 508	7.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	118 173	125 506	6.2
Other personnel - Autre personnel	No Nbre	7 693	8 193	6.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	65 194	81 123 ,	24.4
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No Nbre	47 758	50 770	6.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	432 186	494 427	14.4
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel - Carburant à turbine Cost - Coût	L '000 \$ '000	1 081 318 270 756	1 141 964 287 620	5.6 6.2
Gasoline - Essence Cost - Coût	L '000 \$ '000	11 185 6 252	9 243 5 285	-17.4 -15.5
Turbine oil - Huile à turbine Cost - Coût	L '000 \$ '000	207 1 092	234 1 503	13.1 37.7
Piston oil – Huile moteur à piston Cost – Coût	L '000 \$ '000	220 299	99 184	-54.9 -38.6

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1989

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1989

		Total	Air Canada	Canadi»n	Wardair
Average number of employees and way paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés	ges				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No Nbre	3 194	1 749	1 240	205
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	81 408	41 900	33 945	5 563
Other flight personnel - Autre					
personnel navigant Salaries and wages - Salaries et	No Nbre	6 605	3 345	2 419	841
traitements	\$'000	56 487	26 047	25 094	5 346
General management and adminis- tration – Gestion et adminis-					
tration générales	No Nbre	2 228	177	2 051	
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	28 573	5 466	23 107	
Maintenance labour - Main-d'oeuvre					
d'entretien Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	5 895	3 417	2 021	457
traitements	\$'000	56 724	34 553	19 124	3 047
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et					
du trafic	No Nbre	14 533	8 599	5 024	910
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	115 158	76 315	32 428	6 415
Other personnel - Autre personnel	No Nbre	7 686	5 426	2 229	31
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	78 028	55 059	22 563	
Total average number of employees -	¥ 500	70 020	33 033	22 303	406
Nombre total moyen d'employées Salaries and wages – Salaires et	No Nbre	40 141	22 713	14 984	2 444
traitements	\$'000	416 379	239 340	156 261	20 777
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile					
Turbine fuel - Carburant à turbine Cost - Coût	L '000 \$ '000	936 876 227 301	505 115 120 658	324 023 81 939	107 738 24 704
Gasoline - Essence Cost - Coût	L '000 \$ '000		:	:	
Turbine oil - Huile à turbine Cost - Coût	L '000 \$ '000	86 436	34 197	44 200	8 39
Piston oil – Huile moteur à piston Cost – Coût	L '000 \$ '000			:	

Section 5 FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

According to the Fare Basis Survey (see Table 5.1), he air fare index - all fares¹ for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada, Danadian Airlines International Ltd. and Wardair) eached 137.8 in the second quarter of 1989, up 11.4% compared to the second quarter of 1988. The most notable source of price increases was in discount fares, which jumped sharply (13.1%), to average 125.3. The economy fares² rose by 10.1% during the second quarter of 1989 over the same period in 1988, posting their twenty-second consecutive increase.

For the first time since the new economic regulatory reform for air transportation took place in Canada, the economy fares rose at the same rate in both the northern sector (10.1%), where services are still regulated, and the southern sector (10.0%). Also, during the second quarter of 1989, the discount fare levels were higher than the 1988 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they rose by 11.0%, while they jumped by 13.1% in the deregulated zone.

For the international markets, the non-seasonally adjusted air fare index - all fares rose by 2.5% in the quarter. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 4.7%, while the discount fare index slightly increased by 1.9%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the second quarter of 1989, 59.6% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represents a decrease of 2.4 percentage points compared to the same quarter a year earlier, but it still exceeds the levels reached during the era of regulation. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 66.0%, down from 67.0% in 1988.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have not followed the same upward trend. Indeed, in the southern sector, discount passengers amounted to 60.2% of the traffic during the second quarter of 1989, down from 62.8% in 1988. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services decreased by 1.2 percentage points (67.7% to 66.5%) during this period. In contrast, for northern services, 43.9% of passenger traffic (representing 46.7% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the second quarter of 1988, the corresponding figures were 42.3% for passengers and 45.6% for passenger-kilometres.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire (voir tableau 5.1), l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs¹ pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) a atteint 137.8 au cours du deuxième trimestre de 1989, en hausse de 11.4% par rapport au deuxième trimestre de 1988. Les tarifs réduits expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (13.1%), pour s'établir à 125.3. Les tarifs économiques² se sont accrus de 10.1% au cours du deuxième trimestre de 1989 par rapport à la même période en 1988, enregistrant leur vingt-deuxième augmentation consécutive.

Pour la première fois depuis que la nouvelle réforme de la réglementation économique du transport aérien a été introduite au Canada, les tarifs économiques se sont accrus au même rythme dans le secteur nord (10.1%), où les services sont encore réglementés, et dans le secteur sud (10.0%). Également, au cours du deuxième trimestre de 1989, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1988 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont augmenté de 11.0% alors qu'ils se sont accrus de 13.1% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens tous les tarifs non désaisonnalisé a augmenté de 2.5% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 4.7%, alors que l'indice des tarifs réduits a légèrement augmenté de

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du deuxième trimestre de 1989, 59.6% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente un recul de 2.4 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente, mais il dépasse tout de même les niveaux atteints au cours de l'ère de la réglementation. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 67.0% en 1988 à 66.0% en 1989.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord n'ont pas suivi la même hausse tendancielle. En effet, dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 60.2% du trafic au cours du deuxième trimestre de 1989, une diminution par rapport à 62.8% en 1988. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a diminué de 1.2 point de pourcentage (de 67.7% à 66.5%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 43.9% du trafic de passagers (représentant 46.7% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 42.3% et 45.6% respectivement au cours du deuxième trimestre de 1988.

For the methodology for the air fare indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication.

Includes business class fares.

¹ Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication.

² Comprend la classe affaires.

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group

- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled
Services, April-June 1989

Tableau 5.1
Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau l – Services réguliers, Avril-juin 1989

Sector	Year and quarter	Fai	re type group - Groupe tarii	faire	
Secteur	Année et trimestre	All fares	Economy fare	Discounted fare	
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit	
			(1983 = 100.0)		
Domestic - Intérieur	1988 II	123.7	135.9	110.8	
	111	127.4	139.4	115.0	
	IV	130.5	142.4	118.4	
	1989 I	130.8	142.3	118.5	
	II II	137.8	149.6	125.3	
Southern services - Services	1988 II	124.0	136.6	111.1	
Southern services - Services secteur sud	111	127.8	140.2	115.4	
	IV	130.8	143.0	118.7	
	1989	131.0	142.9	118.7	
	11	138.2	150.3	125.6	
Northern services - Services	1988 II	117.4	126.1	102.3	
secteur nord	111	119.9	128.8	104.4	
	IV	124.8	133.4	110.1	
	1989 l	125.4	134.5	110.7	
	11	129.1	138.8	113.6	
nternational	1988 II	113.2	120.5	111.4	
	III	118.7	115.7	122.3	
	IV	110.6	121.1	107.7	
	1989 I	111.7	122.9	108.3	
	- 11	116.0	126.2	113.5	

Figure 5.1

Air Fare Indexes for Northern and
Southern Sectors, by Fare Type Group
(Not Seasonally Adjusted)

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)

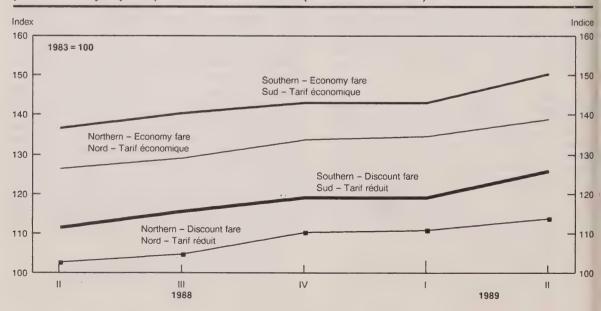


Figure 5.1

able 5.2

listribution of Passengers by Sector and Fare ype Group - Canadian Air Carriers, Level I - icheduled Services, April-June 1989

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau l – Services réguliers, Avril-juin 1989

				Fare	type group	- Groupe	tarifaire			
Sector Secteur	First class Première classe			Business class Classe affaires		Economy Économique		unted	Other Autre	
-	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
						%				
)omestic - Intérieur	0.4	0.4	5.9	6.9	29.1	30.1	62.0	59.6	2.6	3.1
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.4	6.1	7.2	28.0	29.1	62.8	60.2	2.7	3.1
Short-Haul - Court- courrier	0.1	0.2	2.4	4.8	38.0	40.7	57.0	51.2	2.6	3.0
Long-Haul - Long-courrier	0.6	0.6	9.3	8.8	19.5	20.8	67.8	66.6	2.8	3.2
Northern services - Services secteur nord	tek		sak	0.2*	56.6	55.2	42.3	43.9	0.7	0.7*
International	1.1	0.9	5.2	6.6	20.2	19.6	67.5	65.9	6.0	7.1

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1989

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur

et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Avril-juin 1989

					Fare	type group	- Groupe	tarifaire			
144	Sector Secteur	First o		Business Classe a		Econor		Discounted Réduit		Other Autre	
	-	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
-							%				
D	omestic - Intérieur	0.7	0.7	9.3	9.3	20.1	20.9	67.0	66.0	2.8	3.2
	Southern services - Services secteur sud	0.7	0.7	9.6	9.5	19.1	20.0	67.7	66.5	2.9	3.3
	Short-Haul - Court- courrier	0.1	0.2	2.5	4.9	36.7	39.0	58.1	52.8	2.6	3.1 3.3
	Long-Haul - Long-courrier	0.8	0.7	11.0	10.3	15.7	16.9	69.5	68.7	3.0	3.3
	Northern services - Services secteur nord	suk	-	**	0.2*	53.2	52.3	45.6	46.7	0.8	0.8* 6.6
li	nternational	1.2	1.2	6.6	7.5	8.8	8.6	77.8	76.2	5.6	

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, April-June 1989

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Avril-juin 1989

				Far	e type grou	p - Groupe	e tarifaire			
Province and territory of enplanement	First	class	Busines	s class	Econ	omy	Disco	unted	Oth	ner
Province et territoire- d'embarquement	Première	e classe	Classe	affaires	Écono	mique	Réc	duit	Au	tre
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
						%				
Newfoundland - Terre-Neuve	state	stok	6.1	5.6*	32.3	34.4	60.1	58.0	1.5	2.0
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	3.2*	70K	31.9*	31.9	63.4	63.7	***	2.7*
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	0.2*	0.3*	8.7	7.8	28.7	29.5	60.7	60.1	1.7	2.3
New Brunswick - Nouveau- Brunswick	Yok		76N	0.3*	38.5	31.9	59.2	64.2	. 2.1	3.6
Quebec - Québec	′ '0.2*	0.3	3.9	6.8	31.8	35.5	60.4	53.6	3.8	3.9
Ontario	0.5	0.5	6.4	8.3	26.6	29.4	63.8	58.3	2.7	3.5
Manitoba	alok	0.1*	5.7	6.1	31.9	33.1	60.2	58.1	2.0	2.6
Saskatchewan	Net	AK	4.0	4.5	30.3	32.8	62.9	59.3	2.6	3.3
Alberta	0.4*	0.4	6.6	6.2	32.0	31.1	58.7	59.9	2.3	2.4
British Columbia ¹ - Colombie- Britannique ¹	0.5	0.4	5.9	5.7	27.8	24.9	63.4	66.5	2.5	2.5
Yukon & Northwest Territo- ries – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	V									
	Х	Х	х	×	х	Х	Х	Х	Х	X
Total	0.4	0.4	5.9	6.9	29.1	30.1	62.0	59.6	2.6	3.1

Includes Yukon and Northwest Territories. - Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the second quarter of 1989, discount carriage on long-haul services represented 66.6% of passenger volume and 68.7% of passenger-kilometres; this compares with 51.2% and 52.8% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du deuxième trimestre de 1989, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 66.6% du volume de passagers et 68.7% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 51.2% et 52.8%.

able 5.5
istribution of Domestic Passengers by Fare
ype Group for Selected Cities - Canadian Air
arriers, Level I - Scheduled Services,

pril-June 1989

id da Ad Ot Re Sa Fo /a

_0

Carlo Harris March Con Res Sa Tro Va

Winnipeg

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Avril-juin 1989

						F	are type	group -	Groupe	tarifaire			
City of enplanement	Pa	ssenger	s	First c	lass	Busir clas		Econo	my	Discou	nted	Othe	er
Ville d'embarquement	Pa	assagers		Premi		Clas affai		Économ	nique	Réd	uit	Autr	e
	1988	1989	change ariation	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
	No 1		%					%					
hort-Haul (<800 km) - Court-courrier (<800 km)													
calgary dmonton ¹ lalifax fontréal ² titawa tegina saskatoon oronto fancouver Vinnipeg	201 77 12 311 169 28 24 470 163 41	186 63 7 265 158 27 25 430 164 33	-7.8 -18.2 -38.9 -14.9 -6.7 -0.6 2.6 -8.4 0.5 -19.8	0.1* 0.2* 0.2* 0.2* 0.1*	0.1* 0.3* 0.3* 0.3* 0.3*	3.3 0.3* 1.6* 2.6 4.7 1.9* 0.8* 2.2 3.8* 1.0*	6.8 7.0 2.6* 0.9* 7.1 3.8	39.0 62.3 41.4 32.8 37.8 46.3 45.1 36.0 32.7 55.3	40.0 62.7 39.5* 39.7 44.1 49.0 48.5 42.2 28.2 58.4	55.5 36.5 56.4 61.0 54.6 49.3 51.7 58.8 61.6 42.6	54.6 36.2 58.4 49.1 45.7 45.7 47.1 46.5 66.1 38.5	2.0 0.9* 3.4 2.6 2.3* 2.4* 2.9 1.8	2.2 0.8* 1.8* 4.0 2.9 2.6* ** 3.9 1.8* 1.7*
ong-Haul (≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)										60.4	CO 5	2 5*	2.0
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Foronto Vancouver Winnipeg	161 178 166 111 81 35 35 662 344 185	165 186 157 124 93 39 35 690 361 188	2.6 5.0 -5.4 12.3 14.4 11.4 -0.5 4.1 5.1	0.9		13.3 7.3 9.5 9.1 11.2 7.3 4.6 10.4 9.4 7.3	6.1 8.4 8.8 10.0 6.8 6.0* 10.1 8.6	13.7 25.1 27.4 23.7 26.0 20.9 16.8 14.7 18.4 24.0	15.4 24.8 28.9 24.6 27.5 20.3 22.6 16.1 18.5 26.1	68.4 64.9 61.0 63.6 60.8 69.1 75.3 71.2 67.8 66.2	60.0 62.8 60.2 68.9 68.1 69.4 68.9	3.5* 2.3 1.8 3.3 1.7* 2.5 3.1* 2.8 3.5 2.4	3.2 3.6 3.3

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Although Tables 5.2 and 5.3 clearly depicted that less discounting prevailed in 1989 than in 1988, it is worthwhile to note that the 1989 levels exceeded the 1987 levels in both the regulated northern and deregulated southern sectors. The larger proportion of discount fares in Canada during the second quarter of 1988 compared to the same period in 1987 and 1989 can be attributed to several factors:

 intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair for market share stimulated the size of the discount; Bien que les tableaux 5.2 et 5.3 montrent clairement que moins de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1989 qu'en 1988, il vaut la peine de souligner que le niveau de 1989 a dépassé le niveau de 1987 dans les secteurs réglementé du nord et déréglementé du sud. La plus forte proportion des tarifs réduits au Canada au cours du deuxième trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987 et 1989 peut être attribuée à plusieurs facteurs:

 la concurrence intense entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair pour acquérir une plus grande part du marché a favorisé l'accroissement des tarifs réduits;

municipal d'Edmonton.
Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1989

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Avril-juin 1989

				Fare	type gro	up - Groupe	tarifaire			
City of enplanement	First	t class		siness lass	Eco	onomy	Discounted		Other	
Ville d'embarquement		mière asse		Classe affaires		omique	Réduit		Autre	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier(<800 km)										
Calgary Edmonton¹ Halifax Montréal² Ottawa Regina Saskatoon Toronto Vancouver Winnipeg Long-Haul(≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)	207.8 183.9 163.9 182.6 200.0	-2.3 -4.8 10.3 2.3 -1.7	191.5 168.4 147.2 166.9 191.0 163.0 193.9 177.1	11.5 8.3 10.9 2.5 13.1 13.5 9.7 10.3	129.2 92.9 114.9 147.0 126.5 160.1 159.8 141.6 165.7 173.7		91.3 68.8 61.9 90.2 80.1 85.2 80.9 87.9 99.8 86.4	15.6 6.7 22.9 7.9 10.1 11.3 8.1 8.0 17.0	91.5 64.0 75.9 83.5 74.5 101.0 87.5 91.7	15.7 12.6 12.6 10 -0.2 10 7.4
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Toronto Vancouver Winnipeg	549.7 515.2 337.7 520.9 *** 590.9 676.1	4.6 7.7 23.0 4.7 8.3	458.1 428.1 275.6 463.7 442.3 385.1 402.1 433.9 531.2 320.5	7.2 10.3 12.7 13.2 12.4 11.7 11.7 8.0 9.8 9.3	345.4 273.4 224.3 314.9 310.6 310.5 300.8 316.6 330.1 278.5	15.9	179.5 150.2 119.5 166.8 172.4 148.5 151.2 165.0 188.0 126.9	19.8 17.3 11.2 19.2 20.1 9.1 12.7 14.4 17.4 10.2	262.2 191.7 168.2 266.3 257.6 216.0 207.9 233.6 253.2 161.4	7 20.9 2 15.9 3 15.8 6 8.1 0 4.3 9 1.4 6 8.2 1.9

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

- a noticeably large number of discount fares offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes:
- the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers (particularly over the period 1987 to 1988) reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.
- un nombre sensiblement élevé de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance;
- le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés (particulièrement au cours de la période 1987 à 1988) a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courte distance, et, tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longue distance.

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).
Note: The first formation aux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

International Sector

During the second quarter of 1989, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, almost two out of every three (65.9%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents a decline of 1.6 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the second quarter of 1989, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, percentages ranged from 53.6% for Quebec to 66.5% for British Columbia and the territories (see Table 5.4). Prince Edward Island, Nova Scotia, New Brunswick and Alberta were the only provinces besides British Columbia and the territories to experience a proportion of discounted passengers above the national average.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for British Columbia and the territories does not mean that the residents in British Columbia and the territories are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Vancouver, for example, may in fact be Calgary or Winnipeg, in which case Alberta or Manitoba could also record an enplaned passenger using a discount fare.

Between 1988 and 1989, four provinces witnessed gains in the utilization of discount fares. The proportion of passengers flying on discounts increased in Prince Edward Island (0.3 percentage point), New Brunswick (5.0), Alberta (1.2) and British Columbia and the territories (3.1). The largest declines were in Quebec (-6.8 percentage points) and Ontario (-5.5 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a consistent trend throughout all the selected cities3 seems to be a smaller proportion of passengers travelling on discount fares in the second quarter of 1989 than in the same quarter in 1988. Indeed, for the passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares during the second quarter of 1989 decreased in eight of the top ten Canadian cities. The declines ranged from -0.3 percentage point in Edmonton to -12.3 percentage points in Toronto. The proportion rose from 56.4% to 58.4% in Halifax and from 61.6% to 66.1% in Vancouver during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement, except Calgary, Edmonton and Vancouver, posted declines; these ranged from -0.2 percentage point in Regina to -7.2 percentage points in Saskatoon.

Secteur international

Au cours du deuxième trimestre de 1989, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, près de deux passagers sur trois (65.9%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente un déclin de 1.6 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du deuxième trimestre de 1989, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 53.6% au Québec et 66.5% en Colombie-Britannique et dans les territoires (voir tableau 5.4). L'île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et l'Alberta étaient les seules provinces avec la Colombie-Britannique et les territoires, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était supérieure à la moyenne canadienne.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit en Colombie-Britannique et dans les territoires, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province et des territoires sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Vancouver, par exemple, peut être en réalité Calgary ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de l'Alberta et du Manitoba peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Entre 1988 et 1989, quatre provinces ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs réduits. La proportion des passagers profitant de ces tarifs s'est accrue à l'île-du-Prince-Édouard (0.3 point de pourcentage), au Nouveau-Brunswick (5.0), en Alberta (1.2) et en Colombie-Britannique et dans les territoires (3.1). Les baisses les plus fortes s'observent au Québec (-6.8 points de pourcentage) et en Ontario (-5.5 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies3, à savoir qu'une plus petite proportion de passagers ont voyagé à prix réduit au cours du deuxième trimestre de 1989 qu'au cours de la même période en 1988. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du deuxième trimestre de 1989 a diminué dans huit des dix principales villes canadiennes. Les régressions variaient entre -0.3 point de pourcentage à Edmonton et -12.3 points de pourcentage à Toronto. Au cours de cette période, le pourcentage a augmenté de 56.4% à 58.4% à Halifax et de 61.6% à 66.1% à Vancouver. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement, sauf Calgary, Edmonton et Vancouver, ont enregistré une baisse, comprise entre -0.2 point de pourcentage à Regina et -7.2 points de pourcentage à Saskatoon.

Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1989.

³ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1989.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Toronto (69.4%) ranked first, followed by both Regina and Vancouver (68.9%). For business class fares, the leading cities were Calgary (12.3%), Toronto (10.1%) and Ottawa (10.0%).

Average Fares

The fare basis data indicate that during the second quarter of 1989, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$174, up 17.1% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$327, an increase of 3.7% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$210; the lowest in Montréal and Ottawa, where it averaged \$155. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$182) and Winnipeg (\$176). It rose in the top ten cities, with gains ranging from 11.0% in Regina to 22.3% in Montréal.

During the second quarter of 1989, the business and economy fares increased in all major cities, with the exception of Edmonton where the economy fares slightly declined on short-haul routes (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities for both short-haul and long-haul trips. Ottawa (20.1%) and Calgary (19.8%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$174 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$345 for long-haul trips.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Toronto (69.4%), s'est classée au premier rang, suivie à la fois de Regina et Vancouver (68.9%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (12.3%), Toronto (10.1%) et Ottawa (10.0%).

Tarifs movens

Les données sur la base tarifaire indiquent qu'au cours du deuxième trimestre de 1989, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$174, en hausse de 17.1% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$327, en hausse de 3.7% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$210 à Vancouver et \$155 à Montréal et Ottawa. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$182) et Winnipeg (\$176). Il s'est accru dans les dix principales villes, les gains oscillant entre 11.0% à Regina et 22.3% à Montréal.

Au cours du deuxième trimestre de 1989, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes, à l'exception d'Edmonton, où les tarifs économiques ont légèrement diminué sur les liaisons de courte distance, (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans toutes les villes pour les services court-courriers et long-courriers. Ottawa (20.1%) et Calgary (19.8%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$174 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$345 pour les voyages long-courriers.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication Air Carrier Operations in Canada extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response,

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration l à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections

estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada, the revision is reflected in the annual publication, Canadian Civil Aviation. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show differences from the total of the four quarterly income statements in Air Carrier Operations in Canada.

ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (Opérations transporteurs aériens au Canada), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (Aviation civile canadienne). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication Aviation civile canadienne peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada.

- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
- (v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code

- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettespassagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du doublecomptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnagregroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on

and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"*."

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "•" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "•«".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1988 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1988 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1988 publication.
- The total number of carriers by level which reported operations for the second quarter of 1989 are shown in the following table with comparative second quarter 1988 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1988 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1988 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1988.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le deuxième trimestre de 1989 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le deuxième trimestre de 1988 sont également présentées.

	1988	1989	% Change Variation en %	
Level I	3	3	_	Niveau I
Level II	16	19	18.8	Niveau II
Level III	73	68	-6.8	Niveau III
Level IV	180	174	-3.3	Niveau IV
Total	272	264	-2.9	Total

- c) The number of carriers which reported nil operations, for the second quarter of 1989, are as follows: Level III - 0, Level IV - 9.
- d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- c) Pour le deuxième trimestre de 1989, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III - 0, niveau IV - 9.
- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce doublecomptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.



Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the inflight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- Business class. A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- Discount. A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.

 Economy. A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.

 First class. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.

 Other. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- Classe affaires. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base.
 Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- Classe économique. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- Première classe. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- Réduit. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

 Autres. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'Enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- · les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director Transportation Division Statistics Canada Jean Talon Building, 7th Floor Tunney's Pasture Ottawa, Ontario K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704 Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes Chief Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527 Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand Chief Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942 Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière de entreprises de transport par camion, autobus, bateau train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur Division des transports Statistique Canada 7e étage, immeuble Jean-Talon Parc Tunney Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704 Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes Chef Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527 Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand Chef Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942 Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	Ų.S.A. États-	Other	Titre
			Unis 5	Autres	
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination:Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic
51-206 51-207	States Report, A., Bil. Canadian Civil Aviation, A., Bil. Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00 36.00	43.00 43.00	50.00 50.00	Canada/États-Unis, A., Bil. Aviation civile canadienne, A., Bil. Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	XXX	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001 52-003	Railway Carloadings, M., Bil. Railway Operating Statistics, M., Bil.	83.00 105.00	100.00 126.00	116.00 147.00	Chargements ferroviaires, M., Bil. Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Sales, A., Bil. Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly O. – Occasional Bil. – Bilingual

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélinographe 1-613-951-1584.

Questions About Canada?



FIND YOUR ANSWERS IN THE

CANADA YEAR BOOK 1990

Trusted by business people, librarians, educators and journalists for more than 120 years, the **Canada Year Book** is THE reference source to consult on Canada.

The Canada Year Book 1990 covers a wide range of topics... from education to communications, public finance to international trade, and more.

Over 850 pages of text accompanied by 500 tables, 75 charts and computer generated maps, depict key social and economic developments in Canada.

Your one stop encyclopedia for all the latest facts and figures about Canada and Canadians, the Canada Year Book 1990 is your ready reference source.

The Canada Year Book 1990 (Cat. no. 11-402E) is priced at \$49.95 plus \$5.05 postage and handling in Canada and US \$49.95 plus US \$20.05 postage and handling outside Canada.

To order, write Publication Sales, Statistics
Canada, Ottawa, Ontario,
K1A OT6 or contact the
nearest Statistics Canada
Regional Reference Centre
listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Vous avez des questions sur le Canada?



L'ANNUAIRE DU CANADA 1990 VOUS DONNE LES RÉPONSES

Depuis plus de 120 ans, gens d'affaires, bibliothécaires, enseignants et journalistes font confiance à l'Annuaire du Canada.
De fait, c'est LA source pour toute information que l'on veut obtenir sur le pays.

L'Annuaire du Canada 1990, c'est quelque 850 pages de texte comprenant 500 tableaux statistiques, 75 graphiques et des cartes produites par ordinateur.

On y traite d'un grand nombre de sujets allant de l'éducation aux communications en passant par les finances publiques et le commerce international.

Cette encyclopédie unique renferme les derniers faits et chiffres sur le Canada et les Canadiens. Ayez-le à portée de la main pour obtenir tous les renseignements utiles sur la société et l'économie canadiennes!

L'Annuaire du Canada 1990 (11-402F au catalogue) se vend 49,95 \$ plus 5,05 \$ de frais de port et de manutention au Canada et 49,95 \$ US plus 20,05 \$ US de frais de port et de manutention à l'étranger.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.

ORDER FORM	1	Client Reference Number	т			
Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, (Please print) Company Department Attention Address City Postal Code Catalogue No.	Fax (613) 951-1584	Client Reference Number METHOD DF PAYMENT Purchase Order Number Payment enclosed Charge to my: MASTERCARD Account Number Expiry Date Bill me later (Max. \$50)	r (please enclose)	SA Quantity	\$ Status	stics Canada Total
For faster service	Cheque or money order should be made payable to the Receiver General Canadian Clients pay in Canadian funds. Foreign clients pay in US \$,	for Canada/Publications. frawn on a US bank.	₫		٧	sterCard an isa account Français au vi
BON DE CON Postez à: Vente des public Statistique Canac Ottawa (Ontario), (Caractères d'Impri Organisme	Télécopieur: (613) 951-1584 ations	Numéro de référence d MODE DE PAIEMENT Numéro de la commar Paiement inclus				
Service a/s de Adresse Ville	Fonction Province Pays	☐ Portez à mon compte ☐ MASTERCARD N° de compte ☐ Date d'expiration ☐ Facturez-moi plus tard Signature	· · · · · ·	ISA	□ Stat	istique Canad
a/s de Adresse	Fonction	MASTERCARD N° de compte Date d'expiration	· · · · · ·		Prix PF	

BON DE COMMANDE		Numéro de référence du c	ient			
Postez à:		MODE DE PAIEMENT				
Vente des publications Statistique Canada	Télécopieur: (613) 951-1584	☐ Numéro de la commande	(inclure s.v.p.)			
Ottawa (Ontario), K1A 0T6		☐ Paiement inclus				
(Caractères d'imprimerie s.v.p.	,	Portez à mon compte:				
Organisme		MASTERCARD	□ v	ISA	☐ Stati	stique Can
Service		N° de compte	1 1 1			
a/s de	Fonction	— Date d'expiration				
Adresse		Facturez-moi plus tard (mi	av 500 \$)			
	vince Pays	Signature	JA: 000 Q)			
Nº au catalogue	Tél.	orginature	Édition	Quantité		
					Prix	Tota
						-
Le chèt Les clients canadien	que ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur génére s paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient en	al du Canada - Publications. \$ US, tirés sur une banque américaine.			PF 03077	
Pour un service				·		Compt
plus rapide, composez	2 1-800	-267-6677 🖸			Master	rCard et V
ORDER FORM Mail to:		Client Reference Number				
Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1A 0T6	Fax (613) 951-1584	Purchase Order Number (pl	ease enclose)			
(Please print)		☐ Payment enclosed☐ Charge to my:			\$	-
Company		_ ☐ MASTERCARD	□ vi	SA	☐ Statis	stics Canad
Department Attention	Yali	Account Number			1 1 1	1 1 1
Address	Title	Expiry Date				
City Provin	ice Country	─ Bill me later (Max. \$500)				
Postal Code	Tel.	Signature				
Catalogue No.	Title		10000	0	D.:	
	1116		Issue	Quantity	Price	Total
Cheque d Canad	or money order should be made payable to the Receiver Gener, flan clients pay in Canadian funds. Foreign clients pay in US \$	al for Canada/Publications. , drawn on a US bank.			PF 03077	
For faster service	☎ 1-800-	267-6677 🏖				terCard a

No other monthly report on the Canadian Economy has this much to offer

La seule publication à vous offrir autant d'information sur l'économie canadienne

Canadian Economic Observer

The most extensive and timely information source for people who want objective facts and analysis on the Canadian Economy... every

Current economic conditions

Brief, "to the point" a current update summary of the economy's performance including trend analyses on employment, output, demand and the leading indicator.

Feature articles

In-depth research on current business and economic issues: business cycles, employment trends, personal savings, business investment plans and corporate concentration.

Statistical summary

Statistical tables, charts and graphs cover national accounts, output, demand, trade, labour and financial markets.

Regional analysis

Provincial breakdowns of key economic indicators.

International overview

Digest of economic performance of Canada's most important trading partners — Europe, Japan and the U.S.

Economic and statistical events

Each month, CEO also publishes a chronology of current events that will affect the economy, and information notes about new products from Statistics Canada.

Consult with an expert

The names and phone numbers of the most appropriate Statistics Canada contacts are provided with each data table in the statistical summary; not only can you read the data and the analysis, you can talk to the experts about it.

The Canadian Economic Observer

(Catalogue no. 11-010) is \$220 annually in Canada, US\$260 in the United States and US\$310 in other countries.

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free at 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

L'Observateur économique canadien

La revue la plus complète et la plus à jour qui soit pour les gens qui désirent des renseignements objectifs et une analyse de l'économie canadienne... chaque mois.

Les conditions économiques actuelles

Résumé bref et incisif de l'actualité économique du mois, comportant l'analyse des tendances de l'emploi, de la production, de la demande et de l'indicateur avancé.

Les études spéciales

Recherche approfondie sur les questions du domaine des affaires et de l'économie : cycles économiques, tendances de l'emploi, épargne personnelle, projets d'investissement et concentration des sociétés.

L'aperçu statistique

Tableaux, graphiques et diagrammes englobant les statistiques des comptes nationaux, de la production, de la demande, du commerce, de l'emploi

et des marchés financiers.

L'analyse régionale

Ventilation par province des indicateurs économiques stratégiques.

Le survol de l'économie internationale

Un sommaire du rendement de l'économie des partenaires commerciaux du Canada, comme l'Europe, le Japon et les États-Unis.

Événements économiques et statistiques

Chaque mois, L'OEC publie une chronologie des événements qui influenceront l'économie de même que des renseignements sur les nouveaux produits de Statistique Canada.

Consultez un expert

Les noms et numéros de téléphone des personnes-ressources figurent à chaque tableau de l'aperçu statistique; non seulement pouvez-vous lire les données et l'analyse, mais vous pouvez de plus discuter du sujet avec les experts de Statistique Canada.

L'Observateur économique canadien.

(nº 11-010 au catalogue) coûte 220 \$ l'abonnement annuel au Canada, 260 \$ US aux États-Unis et 310 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.



PARENTÉ ENTRE CORPORATIONS 1990

La publication que répondra à toute vos questions su les pyramides de sociétés au Canada

Inter-Corporate Ownership 1990

is the most comprehensive and authoritative source of information available on Canadian corporate ownership.

Inter-Corporate Ownership lists over 65,000 corporations providing the names of all holding and held companies, ownership percentages and the position of each within the overall corporate hierarchy.

Inter-Corporate Ownership is an indispensable reference source for researching:

- Business-to-business marketing: who owns your corporate clients?
- Purchases: who owns your suppliers?
- Investments: what else does a company own or control?
- Corporate competition: what do your competitors own and control?
- Industrial development: in which province and industry is a corporation active?

Inter-Corporate Ownership 1990 (Cat. no. 61-517) is available for \$325 in Canada and US\$390 in other countries. To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. Or contact the Statistics Canada Regional Reference Centre nearest you. For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free to 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Liens de parenté entre corporations 1990 est la source de renseignements la plus fiable et la plus exhaustive que l'on puisse consulter sur les liens de parenté entre sociétés canadiennes.

Vous y trouverez une liste de plus de 65 000 sociétés faisant état du nom de toutes les sociétés actionnaires ou détenues, du degré de parenté exprimé en pourcentage et de la position de chacune au sein de la hiérarchie globale des entreprises.

Elle constitue une source de référence indispensable dans les domaines suivants :

- Commercialisation entre sociétés : qui sont les propriétaires de vos sociétés clientes ?
- Achats : qui sont les propriétaires de vos fournisseurs ?
- Investissements : quelles sociétés l'entreprise en cause possède-t-elle ou contrôle-t-elle?
- Concurrence entre sociétés : quelles entreprises vos concurrents possèdent-ils ou contrôlent-ils ?
- Expansion industrielle: dans quelle province et dans quel secteur d'activité une société oeuvret-elle?

Liens de parenté entre corporations 1990

(nº 61-517 au catalogue) se vend 325 \$ au Canada et 390 \$ US à l'étranger. Pour commander, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6, ou encore, communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication). Pour un service plus rapide, télécopiez votre commande au 1-613-951-1584. Ou composez le numéro sans frais 1-800-267-6677 et utilisez votre VISA ou MasterCard.





Air Carrier Operations in Canada

July - September 1989

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet - septembre 1989





Statistics Canada

Statistique Canada Canadä

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre, Transportation Division.

Statistics	Canada,	Ottawa,	K1A	0T6	(Telephone:
819-997-1	986) or to the	Statistics	Canada	reference	centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick	
and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area serve	ed
by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories	
(area served by	
NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto

Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports.

Terre-Neuve et Labrador

Nouvelle-Écosse Nouveau-Brunswick

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

1-800-563-4255

Appelez à frais virés au 403-495-2011

TYOUVEILE ECOSSE, TYOUVER DIGHSWICK	
et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la CB.	
(territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest	
(territoire desservi par la	

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada. Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

NorthwesTel Inc.)

Numéro du bélinographe 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto

Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada

Transportation Division Aviation Statistics Centre

Statistique Canada

Division des transports
Le centre des statistiques de l'aviation

Air carrier operations in Canada

July-September 1989

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet-septembre 1989

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology

 Minister of Supply and Services Canada 1990

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of the Minister of Supply and Services Canada.

November 1990

Price: Canada: \$24.25 per issue, \$97.00 annually United States: US\$29.00 per issue, US\$116.00 annually Other Countries: US\$34.00 per issue, US\$136.00 annually

Catalogue 51-002, Vol. 20, No. 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie

 Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1990

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des Approvisionnements et Services Canada.

Novembre 1990

Prix: Canada: 24,25 \$ l'exemplaire, 97 \$ par année États-Unis: 29 \$ US l'exemplaire, 116 \$ US par année Autres pays: 34 \$ US l'exemplaire, 136 \$ US par année

Catalogue 51-002, vol. 20, nº 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- -- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

Metric

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, R. Lund and B. Snider are the Statisticians, and S. Carpentier is Production Head, Civil and General Aviation. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piétro is the Senior Statistician.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'avant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Impériales

1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

REMERCIEMENTS

Métriques

Imperial

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports. Elle a été produite par la Soussection des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont G. Baldwin est le chef, R. Lund et B. Snider sont les statisticiens et S. Carpentier est le chef de la production de l'aviation civile et générale. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piétro est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

Table of Contents

Table des matières

Page

Highlights		٧	Faits saillant	S	٧
Introduction		vii	Introduction		vii
Special Artic	cles	viii	Études spéc	iales	viii
SECTION 1	THE QUARTER IN REVIEW		SECTION I	REVUE DU TRIMESTRE	
Table 1.1	Ratios - Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1	Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démogra- phiques choisis	2
SECTION 2	OPERATING STATISTICS		SECTION 2	STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Table 2.1	Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau l	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7	Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3	FINANCIAL DATA		SECTION 3	DONNÉES FINANCIÈRES	
Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1	Etat des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Table 3.2	Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I	9	Tableau 3.2	Etat des recettes, - Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	EMPLOYMENT AND FUEL DATA		SECTION 4	DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11	Tableau 4.1	Effectifs et consommation de cartiurant - Transporteurs aériens canadiens for niveaux I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12	Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carticitant - Transporteurs aériens canadièns le niveau I	12
SECTION 5	FARE BASIS DATA		SECTION 5	DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Table 5.1	Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Sched- uled Services	14	Tableau 5.1	Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	14

Page

Table of Contents - Concluded

Table des matières - fin

		Page			Page
Table 5.2	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	15	Tableau 5.2	Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Table 5.3	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.3	Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Table 5,4	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	Tableau 5.4	Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	16
Table 5.5	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17	Tableau 5.5	Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Table 5.6	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18	Tableau 5.6	Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	. 18
Notes to Use	ers		Notes aux ut	tilisateurs	
Methodology and Data Limitations		21	Méthodes et restrictions		21
Factors Which May Have Influenced the Data		25	Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données		25
Glossary		26	Glossaire		28
Publications Available from the Transportation Division		32	Publications	disponibles à la Division des transports	32

Highlights

Operating Statistics

- Total passengers and passenger-kilometres reported by Canadian air carriers in the third quarter of 1989 rose by 2% and 5%, respectively over the same quarter of 1988. This was largely due to increases in the charter market. The number of charter passengers carried rose substantially, both in relative terms (8%) and in absolute terms (125,000), over the third quarter of 1988. Increases have occurred in the charter market in each quarter of 1989. Charter passengers reported by the Level I air carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (Canadian) and Wardair) dropped by 24% (120,000 passengers).
- On scheduled services, the number of passengers carried rose by less than 1%, with passenger-kilometres rising only slightly more than 1%. On scheduled service operations, Level I air carriers reported a decrease of 6% in passengers and a very slight decrease in passenger-kilometres.
- The third quarter of 1989 marked the first quarter since deregulation began in 1988 that either Wardair, or the Level I carriers as a whole reported a decrease in passenger-kilometres reported on scheduled services. Between December 1987 and September 1988, Wardair had continuously added capacity with its 12 new Airbus A310's. However, between the first and second quarters of 1989, Wardair disposed of two Airbus A300's and its only McDonnell Douglas DC10. The third quarter of 1989 is the first time since the beginning of 1988 that Wardair had fewer aircraft in service than the same quarter of the previous year. Although total passenger-kilometres had decreased by 13% in the second quarter of 1989, Wardair still reported a 5% increase in scheduled services while its charter passenger-kilometres decreased by 48%. In April of 1989, PWA Corporation, the parent of Canadian, announced the acquisition of Wardair, and the intention of jointly operating select transcontinental flights. By the third quarter of 1989, Wardair's total passenger-kilometres dropped by 25%, and as noted, passengerkilometres on scheduled services dropped for the first time since deregulation began in 1988.
- The third quarter of 1989 marked the second consecutive quarter in which Canadian reported reduced passenger-kilometres on scheduled services, with a 2% reduction in the second quarter and a 4% decrease in the third. Canadian cited the need to reduce excess domestic capacity, turning some routes over to its affiliate network.
- Both Air Canada and Canadian continued to shift their capacity towards longer haul domestic and

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Le nombre de passagers et de passagers-kilomètres déclarés par les transporteurs aériens canadiens au troisième trimestre 1989 a augmenté de 2% et 5% respectivement par rapport au même trimestre de 1988. Ces hausses sont largement attribuables aux augmentations du marché des affrètements. Le nombre de passagers transportés sur les vols d'affrètement s'est accru substantiellement à la fois, en termes relatif (8%) et absolu (125,000), comparativement au troisième trimestre de 1988. On a observé des augmentations pour le marché des services d'affrètement à chacun des trimestres de 1989. Le nombre de passagers affrétés déclarés par les transporteurs de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (Canadien) et Wardair) a chuté de 24% (120,000 passagers).
- Pour les services réguliers, le nombre de passagers transportés a augmenté de moins de 1% et le nombre de passagers-kilomètres a augmenté d'un peu plus de 1%. Quant aux exploitations de services réguliers, les transporteurs aériens de niveau I ont déclaré une diminution de 6% des passagers et une très légère diminution des passagers- kilomètres.
- Le troisième trimestre de 1989 représente le premier trimestre depuis le début de la déréglementation en 1988 où soit Wardair, soit les transporteurs de niveau I en général ont déclaré une baisse des passagers-kilomètres pour les services réguliers. Entre décembre 1987 et septembre 1988, Wardair avait accru continuellement sa capacité avec ses 12 nouveaux Airbus A310. Toutefois, entre les premier et deuxième trimestres de 1989, Wardair a vendu deux Airbus A300 et son seul McDonnell Douglas DC10. Le troisième trimestre de 1989 fut le premier trimestre depuis le début de 1988 pour lequel Wardair avait moins d'aéronefs en service qu'au même trimestre de l'année précédente. Même si le nombre total de passagers-kilomètres avait diminué de 13% au deuxième trimestre de 1989. Wardair a quand même déclaré une augmentation de 5% pour les services réguliers alors que les passagers-kilomètres des services d'affrètement ont diminué de 48%. En avril 1989, la Société PWA (société parente de Canadien) annonçait l'acquisition de Wardair et l'intention d'exploiter conjointement certains vols transcontinentaux. Dès le troisième trimestre de 1989, le nombre total de passagers-kilomètres de Wardair baissait de 25%, et comme noté, le nombre de passagers-kilomètres pour les services réguliers diminuait pour la première fois depuis le début de la déréglementation en 1988.
- Le troisième trimestre de 1989 représente le deuxième trimestre consécutif pour lequel Canadien a déclaré une réduction des passagers-kilomètres pour les services réguliers, avec une baisse de 2% au deuxième trimestre et de 4% au troisième. Canadien sentit le besoin de réduire son volume excessif de services intérieurs en transférant quelques routes à son réseau d'affiliés.
- Air Canada et Canadien ont continué à orienter leurs activités vers les marchés intérieurs de longue distance et

international markets on scheduled services and use their affiliate connector networks for increasing shares of the domestic market. The affiliate connector networks of Air Canada and Canadian reported increases of 47% and 20%, respectively, in passengers carried on scheduled services, in the third quarter of 1989. The affiliate carriers combined to carry 21% of all passengers flown on scheduled services by Canadian air carriers, up from the 16% share which was reported in the third quarter of 1988.

Financial Data

Canadian air carriers reported an operating income of \$212 million in the third quarter of 1989, up 4% from the third quarter of 1988. Wardair reported a decrease of 69% in operating income from \$28 million to \$9 million, while Air Canada and Canadian both increased their operating income over the period. Wardair's passenger revenue on scheduled services increased by over 7% in the quarter, despite the 13% drop in passengerkilometres in scheduled markets. This occurred as yield (passenger revenue per Wardair's passenger-kilometre) rose by 1.5 cents to 7.7 cents per passenger-kilometre on scheduled services. Wardair's yield moved substantially closer to those of Air Canada and Canadian during the quarters of 1989.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the third quarter 1989 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 11% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by 18%. For the international markets, the economy fare index rose by nearly 11%, while the discount fare index increased by about 1%.
- During the third quarter of 1989, 65% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, down from about 68% in 1988. For the international markets, over two out of every three (71%) scheduled passengers flew on discount fares.
- Three provinces (Newfoundland, Prince Edward Island and New Brunswick) registered an increased utilization of discount fares during the third quarter of 1989. Quebec and Manitoba with respective decreases of 7 and 4 percentage points compared to the same period in 1988, posted the largest declines.
- During the third quarter of 1989, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$184, up 20% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$369, an increase of approximately 6% relative to a year earlier. Domestic air fares increased substantially as the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year.

vers les marchés internationaux pour leurs services réguliers et à utiliser leurs réseaux de transporteurs affiliés qui se sont ainsi accaparés des parts accrues du marché intérieur. Les réseaux des transporteurs affiliés d'Air Canada et de Canadien ont déclaré des augmentations de 47% et 20% respectivement du nombre de passagers transportés sur des services réguliers au troisième trimestre de 1989. Les transporteurs affiliés regroupés ont transporté 21% de tous les passagers voyageant sur les vols réguliers des transporteurs aériens canadiens, représentant une augmentation par rapport à la part de 16% déclarée au troisième trimestre de 1988.

Données financières

Les transporteurs aériens canadiens ont déclaré un revenu d'exploitation de \$212 millions au cours du troisième trimestre de 1989, en hausse de 4% comparativement au troisième trimestre de 1988. Wardair a déclaré une baisse de 69% de son revenu d'exploitation, de \$28 millions à \$9 millions, tandis qu'Air Canada et Canadien ont tous deux enregistré des hausses pour la même période. Les recettes-passagers pour les services réguliers de Wardair ont augmenté de plus de 7% au troisième trimestre, en dépit de la baisse de 13% des passagers-kilomètres pour les services réguliers. Cette situation est survenue alors que le rapport recettes-passagers par passager-kilomètre s'est accru de 1.5 cent pour s'établir à 7.7 cents pour les services réguliers. Le rapport recettes par passager-kilomètre de Wardair s'est rapproché substantiellement de ceux d'Air Canada et de Canadien au cours des différents trimestres de 1989.

Données sur la base tarifaire

- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs réguliers a progresse de 11% au cours du troisième trimestre de 1989, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 18%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques s'est accru de près de 11%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté d'environ 1%.
- Au cours du troisième trimestre de 1989, 65% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard d'environ 68% en 1988. Pour les marchés internationaux, plus de deux passagers sur trois (71%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.
- Trois provinces (Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick) ont enregistré une utilisation accrue des tarifs réduits au cours du troisième trimestre de 1989. Le Québec et le Manitoba avec des baisses respectives de 7 et 4 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes diminutions par rapport à la même période en 1988.
- Au cours du troisième trimestre de 1989, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$184, en hausse de 20% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$369, en hausse d'environ 6% par rapport à l'année précédente. Les tarifs aériens intérieurs ont fortement augmenté alors que les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication Air Carrier Operations in Canada and the redesigned annual publication Canadian Civil Aviation maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, Air Carrier Operations in Canada, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1^{er} janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre Opérations des transporteurs aériens au Canada (publication trimestrielle) et Aviation civile canadienne (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la premiere fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente

Special Articles

Financial Performance of the Major Carriers and Their Affiliate Networks, 1987 to 1989

In the period since Transport Canada announced it's "New Canadian Air Policy" in 1984, major carriers Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (Canadian) have created an affiliate network of connector carriers allowing the scheduled operations of both carriers to be performed in a hub and spoke manner. Previous articles in these publications (Statistics Canada Catalogues 51-002 and 51-206) have dealt with the operations and fleet development of the affiliate networks and their major carrier partners in recent years. The data presented below contains information on the financial performance of these groups over the period 1987 to 1989.

The years 1987 and 1988 were most significant in the development of the affiliate networks. For the purpose of presenting data on these networks, carriers which can be treated as connectors (due to the extent of their marketing arrangement with the major partner) at any point during a given year will be included as connectors throughout the year. The year 1987 represents a period when several of the connector carriers had only tenuous links to their major partners, while in 1988 and 1989 the relationships were more complete.

For Air Canada, the group includes Air Alliance (formed in 1988), AirBC, Air Ontario (including the operations of Austin Airways which were performed in 1987, prior to its merger with Air Ontario), Air Nova, Air Toronto (a division of Soundair which had been named Commuter Express until 1988), and Northwest Territorial Airways.

For Canadian, the following air carriers are included as affiliates: Air Atlantic, Calm Air, Lignes Aériennes Inter-Quebec (made up of Nordair Metro and Quebec Aviation Ltd. prior to the formation of Lignes Aériennes Inter-Quebec in 1988), Ontario Express, Quebecair and Time Air (including the operations of Norcanair in 1987, prior to its merger with Time Air).

The financial performance presented in the data below for both the two major carriers and the two affiliate networks is based largely on their performance on scheduled services. Revenue from scheduled services represents roughly 90% of all operating revenues for each of the four groups presented, in all three years, except for the Canadian affiliates in 1987 and 1988, when scheduled services revenues were roughly 80% of all operating revenues.

Études spéciales

Performance financière des principaux transporteurs et leurs réseaux d'affiliés, 1987 à 1989

Depuis que Transports Canada a annoncé sa "Nouvelle politique aérienne du Canada" en 1984, les principaux transporteurs Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (Canadien) ont établi un réseau de transporteurs affiliés pour le transport des passagers sur des vols réguliers dans un réseau de service en étoile. Les articles des publications précédentes (Catalogues 51-002 et 51-206 de Statistique Canada) ont traité des opérations et de la flotte des transporteurs affiliés et de leurs principaux partenaires au cours des dernières années. Les données présentées ci-bas contiennent de l'information relative à la performance financière de ces transporteurs pour 1987 à 1989.

Les années 1987 et 1988 furent les plus importantes au niveau du développement des réseaux d'affiliés. Pour présenter des statistiques sur ces réseaux, les transporteurs qui peuvent être traités comme transporteur de liaison (selon l'importance de leur entente de marketing avec le principal partenaire) à n'importe quel moment au cours d'une année seront considérés ainsi pour toute l'année. L'année 1987 représente une période pour laquelle les liens entre plusieurs des transporteurs de liaison et leur principal partenaire étaient ténus, tandis qu'en 1988 et 1989, les liens étaient plus complets.

Pour Air Canada, le groupe comprend Air Alliance (formé en 1988), AirBC, Air Ontario (incluant les opérations d'Austin Airways qui furent effectuées en 1987, avant sa fusion avec Air Ontario), Air Nova, Air Toronto (une division de Soundair, nommée Commuter Express jusqu'en 1988) et Northwest Territorial Airways.

Pour Canadien, les transporteurs suivants sont considérés comme affiliés: Air Atlantic, Calm Air, Lignes Aériennes Inter-Québec (formées de Nordair Métro et Québec Aviation Ltée avant la formation des Lignes Aériennes Inter-Québec en 1988), Ontario Express, Québecair et Time Air (incluant les opérations de Norcanair en 1987, avant sa fusion avec Time Air).

La performance financière présentée ci-bas pour les deux principaux transporteurs et les deux réseaux d'affiliés se rapporte surtout aux services réguliers. Les recettes des services réguliers représentent à peu près 90% des recettes d'exploitation totales pour chacun des quatre groupes présentés pour les trois années, à l'exception des affiliés de Canadien, en 1987 et 1988, pour lesquels elles représentaient à peu près 80% des recettes d'exploitation totales.

Table 1

Financial Performance of the Major Carriers, Affiliate Carriers and the Canadian Air Carrier Industry (Levels I-IV) 1987, 1988 and 1989 (Preliminary Data)

Tableau 1

Situation financière des principaux transporteurs, des transporteurs affiliés et de l'industrie canadienne des transporteurs aériens (Niveaux I-IV) 1987, 1988 et 1989 (données provisoires)

	1987	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1989/1988 Variation	1989
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000
Operating Revenues – Recettes d'exploitation					
Air Canada affiliates – Affiliés d'Air Canada	200 865	25.3	251 700	45.0	365 066
Canadi»n affiliates – Affiliés de Canadi»n	211 631	40.4	297 116	30.4	387 300
Air Canada	2 684 388	6.1	2 849 125	8.2	3 081 634
Canadi»n	1 843 370	15.9	2 136 115	-0.9	2 117 958
Levels I-IV – Niveaux I-IV	6 274 154	13.7	7 136 822	9.2	7 795 730
Operating Income – Revenu d'exploitation					
Air Canada affiliates – Affiliés d'Air Canada	10 107	35.2	13 660	172.5	37 228
Canadi»n affiliates – Affiliés de Canadi»n	16 703	66.4	. 27 789	-21.5	21 819
Air Canada	108 195	32.3	143 135	-23.5	109 488
Canadi»n	135 473	-71.7	38 363	-261.6	-61 982
Levels I-IV – Niveaux I-IV	362 847	-27.4	263 324	-64.1	94 556

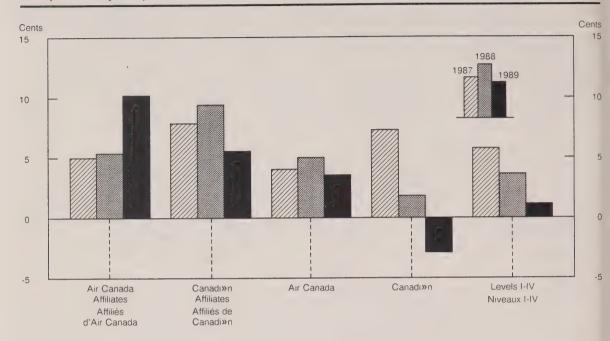
As can be seen in Table 1 above, operating income in the Canadian aviation industry overall has declined in each of the past two years, particularly between 1988 and 1989. These results are largely a reflection of the operating results of Air Canada and Canadian.

Air Canada, which had experienced a labor dispute in the fourth quarter of 1987, reported a 32.3% increase in operating income between 1987 and 1988. In part, this was due to a change in Air Canada's depreciation policy in 1988. Canadian, had established a record high operating income of \$135.5 million in 1987, due both to the strong market for air travel as well as increased demand resulting from the labor dispute at Air Canada. However, in 1988, Canadian's operating income dropped by 71.7%, as Wardair added new aircraft to its fleet and aimed at competing with Air Canada and Canadian in the highly competitive domestic and transatlantic scheduled services markets.

Comme le montre le tableau 1 ci-haut, le revenu d'exploitation pour l'ensemble de l'industrie canadienne sur le transport aérien a diminué à chacune des deux dernières années, particulièrement entre 1988 et 1989. Ces résultats reflètent considérablement les résultats opérationnels d'Air Canada et de Canadien.

Air Canada, qui avait subi un conflit de travail au quatrième trimestre de 1987, a déclaré une augmentation de 32.3% de son revenu d'exploitation entre 1987 et 1988. En partie, cette situation est attribuée à un changement de la politique de dépréciation d'Air Canada en 1988. Le revenu d'exploitation de Canadien avait atteint un sommet de \$135 millions en 1987, s'expliquant par l'importance du marché des voyages aériens et par l'augmentation de la demande dûe au conflit de travail d'Air Canada. Toutefois, en 1988, le revenu d'exploitation de Canadien baissait de 71.7%, alors que Wardair ajoutait des aéronefs à sa flotte et décidait de compétitionner avec Air Canada et Canadien au niveau des marchés hautement compétitifs des services réguliers intérieurs et transatlantiques.

Operating Income/Operating Revenues, Major Carriers, Affiliate Carriers, All Canadian Air Carriers (Levels I-IV) 1987, 1988 and 1989 (Preliminary data) Revenu d'exploitation/recettes d'exploitation, principaux transporteurs, transporteurs affiliés, tous les transporteurs aériens canadiens (niveaux I-IV) 1987, 1988 et 1989 (données provisoires)



Although Wardair was purchased by Canadian during the year 1989, annual operating income for both Air Canada and Canadian in 1989 were negatively affected by Wardair's move to scheduled services as well as by the slower overall market for air travel. Air Canada's operating income dropped by \$33.6 million, while Canadian reported a reversal of \$100.4 million from its \$38.4 million operating income in 1988 to a \$62.0 million operating loss in 1989.

As noted above, both affiliate networks underwent significant development and growth over the period 1987 to 1988, and both experienced increases in their operating income. Furthermore, as can be seen in Figure 1 above, both groups reported increases in their operating income which was greater than the increase in operating revenues. However, in 1989 the two groups of connectors reported vastly different results. The Air Canada affiliates reported a 173% increase in their operating income, with operating revenues growing by 45%. Although the operating revenues of the Canadian affiliates grew by 30%, their operating income decreased by 21%.

Même si Canadien achetait Wardair en 1989, les revenus annuels d'exploitation d'Air Canada et de Canadien pour 1989 ne furent pas affectés par le fait que Wardair décidait d'opèrer des services réguliers, ni par le ralentissement du marche des voyages aériens en général. Le revenu d'exploitation d'Air Canada a diminué de \$33.6 millions, tandis que Canadien a déclaré un recul de \$100.4 millions par rapport a son revenu de \$38.4 millions en 1988 et à sa perte de \$62.0 millions en 1989.

Comme il est noté ci-haut, les deux reseaux d'affilies ont subi des changements importants quant a leur developpement et à leur croissance de 1987 à 1988, et les deux ent sonu des augmentations de leur revenu d'exploitation. De pous comme le montre la figure 1 ci-dessus, les deux groupes ent déclaré des hausses dans leur revenu d'exploitation supérieures aux augmentations des recettes des productions. Toutefois, en 1989, les deux groupes de transporteurs le liaison ont déclaré des résultats differents. Les atties d'Air Canada ont déclaré une hausse de 173% de leur revenu d'exploitation, avec des recettes d'exploitation croissant de 45%. Même si les recettes d'exploitation des affilies de Canadien ont augmenté de 30%, leur revenu d'exploitation à diminué de 21%.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Third Quarter, 1989

Table 2 below presents the operations of the affiliate networks of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (Canadian), and the operations of the families, which includes the major carriers, for the third quarter of 1989.

Table 2

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers - Third Quarter, 1989 Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – troisième trimestre, 1989

Le tableau 2 ci-dessous présente les opérations des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (Canadien), ainsi que les opérations des groupes, lesquelles incluent les principaux transporteurs pour le troisième trimestre de 1989.

Tableau 2

Opérations des services réguliers des réseaux d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Troisième trimestre, 1989

		Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Air Canada Family	Canadian Airlines . International Family
		Affiliès d'Air Canada	Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers - Passagers		973 023	826 570	4 823 023	2 907 570
Percentage change - Variation en pourcentage	%	46.9	20.3	8.0	7.6
Market Share - Part du marché	%	11.3	9.6	55.8	33.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	,000	395 657	, 353 291	7 672 791	5 523 882
Percentage change - Variation en pourcentage	%	46.0	33.5	8.6	-2.3
Market Share - Part du marché	%	2.6	2.3	49.6	35.7
Passenger revenue - Recettes-passagers	\$'000	92 642	84 011	852 111	580 892
Percentage change - Variation en pourcentage	%	48.5	34.4	10.9	-3.0
Hours Flown - Heures de vol		45 476	56 196	143 476	124 196
Percentage change - Variation en pourcentage	%	15.7	34.6	10.1	5.5
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilometre	\$	0.23	0.24	0.11	0.11



Section 1 THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1989

Section 1 REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1989

			Total		,	Air Canada	
		1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
				%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.093	0.098	5.4	0.101	0.104	. 3.0
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.398	0.373	-6.3	0.388	0.364	-6.2
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.787	0.822	4.4	0.825	0.849	2.9
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	40 012	41 871	4.6	36 307	39 399	8.5
otal operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% _	111.98	110.92 		113.96	113.85 Wardair	
		1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
	-			%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.095	0.096	1.1	0.062	0.077	24.2
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.438	0.395	-9.8	0.289	0.346	19.7
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.851	0.840	-1.3	0.544	0.664	22.
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	40 471	40 094	-0.9	68 519	82 420	20.3
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	107.76	108.34		118.38	105.49	

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators, July-September 1989

Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis, Juillet-septembre 1989

•		1988	1989	Change
				Variation
				%
Population of Canada - Population du Canada	'000	25 937.0	26 253.5	1.2
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	12 260	12 521	2.1
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	404 092.0	440 672.0	9.1
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	15 579.8	16 785.3	7.7
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
 Domestic travel – Voyages intérieurs 	\$	205.8	(3)	***
- International travel - Voyages internationaux	\$	99.3	109.7	10.5
Average spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	783.5	(3)	
- International travel - Voyages internationaux	\$	1 146.2	1 145.0	-0.1
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	153.4	184.0	19.9
 International travel – Voyages internationaux Consumer Price Index – Indice des prix à la 	\$	347.3	368.9	6.2
consommation	1983 = 100			
- All items - Ensemble		123.6	130.2	5.3
 Transportation - Transports Public transportation - Transport public 		120.0 131.3	127.5 141.8	6.3 8.0
Fravel price index - Indice des prix des		131.3	141.0	0.0
voyages	1983 = 100	124.8	132.9	6.5
Air fare index (Level I carriers) - Indice	1000 100	124.0	102.0	0.5
des tarifs aériens (transporteurs de				
niveau I)	1983 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		127.4	145.5	14.2
- International travel - Voyages internationaux		118.7	123.0	3.6
ndex of real domestic product (s.a.) - Indice	1000 - 100			
du produit intérieur réel (dés.) – All industries – Toutes les industries	1983 = 100	126.5	130.4	3.1
- Transport industry - Industrie du		120.5	130.4	3.1
transport		133.4	133.6	0.1
- Air transportation - Transport aérien		147.5	147.3	-0.1
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie				
du transport	%	17.0	16.9	

⁽s.a.) - seasonally adjusted. - (dés.) - désaisonnalisé.

Source: Canadian Statistical Review and Bank of Canada. - Revue statistique du Canada et Banque du Canada.

Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.
 This figure is not available for the year 1989, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1989, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans.

Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Section 2 OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, July-September 1989

Section 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Juillet-septembre 1989

	Levels I-III				Levels I-IV			
			Niveaux I-III		Niveaux I-IV			
		1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation	
		'000	'000	%	'000	'000	%	
All services - Tous les services								
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		88	87	-1.1	264	259	-1.9	
Passengers - Passagers		9 692	9 882	2.0	10 126	10 316	1.9	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	154 387	154 083	-0.2	161 190	167 724	4.1	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres			19 885 968	4.8	19 647 065	20 603 378	4.9	
Passenger tonne-kilometres - Passagers,								
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		1 896 739	1 988 597	4.8	1 964 707	2 060 338	4.9	
tonnes-kilomètres		384 374	394 098	, 2.5	400 074	435 591	8.9	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		2 281 113	2 382 695	4.5	2 364 780	2 495 928	5.5	
Hours flown - Heures de vol		431	450	4.5	631	689	9.3	
nours nown — neures de voi		431	450	4.5	031	009	9.5	
Scheduled services - Services réguliers								
Passengers - Passagers		8 425	8 508	1.0	8 572	8 637	0.8	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	118 445	124 355	5.0	118 586	124 765	5.2	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	9		15 440 162	1.3		15 476 000	1.3	
Passenger tonne-kilometres - Passagers,								
tonnes-kilomètres		1 523 671	1 544 016	1.3	1 528 260	1 547 600	1.3	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		349 372	374 079	7.1	349 400	374 173	7.1	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-								
kilomètres		1 873 044	1 918 095	2.4	1 877 660	1 921 773	2.3	
Hours flown - Heures de vol		302	326	8.1	316	337	6.9	
Charter services - Services d'affrètement							0.0	
Passengers - Passagers		1 268	1 373	8.3	1 554	1 679	8.0	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	35 942	29 728	-17.3	42 604	42 959	0.8	
Passenger-kilometres – Passagers-kilometres		3 730 681	4 445 806	19.2	4 364 466	5 127 377	17.5	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		373 068	444 581	19.2	436 447	512 738	17.5	
Goods tonne-kilometres - Marchandises,				-42.8	50 674	. 61 418	21.2	
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		35 002	20 019	-42.8	50 074	. 01410	212	
kilomètres – Total des tonnes-		408 070	464 600	13.9	487 121	574 155	17.9	
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à		400	101	-1.3	186	195	4 9	
voilure fixe Hours flown: helicopters – Heures de vol:		123	121	-1.3	100	193	7 5	
hélicoptères		6	2	-61.1	129 315	156 352	21 4 11 7	
Hours flown: total - Heures de vol: total		129	124	-4.1	315	352	- 11	

Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, July-September 1989

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV,
Juillet-septembre 1989

		Dome	estic	Transb	oorder	Other inte	rnational
		Intéri	eur	Transfro	ontalier	Autre inte	rnational
-		1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		6 875	-1.3	1 438	9.8	2 002	8.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg	111 882	-0.6	12 998	-5.9	42 844	22.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		7 408 669	-0.3	2 068 037	6.9	11 126 672	8.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		740 867	-0.3	206 804	6.9	1 112 667	8.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		136 996	-0.3	33 500	-10.1	265 095	17.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		877 863		240 303		1 377 762	
Hours flown - Heures de vol		543	4.1	49	15.8	97	45.5
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		6 340		1 104		1 193	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	79 036		9 608		36 121	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		7 020 790	-3.1	1 358 378	3 7.8	7 096 833	3 4.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		702 079	-3.1	135 838	3 7.8	709 683	3 4.7
tonnes-kilomètres		121 197	1.9	26 075	9.8	226 901	9.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		823 276	-2.4	161 913	8.1	936 584	5.9
Hours flown - Heures de vol		251	4.0	37	7 17.8	50	14.9
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		535	5.5	334	4 6.1	809	10.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	32 846	-6.2	3 390	-27.6	6 723	3 130.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		387 879	105.4	709 659	9 5.2	4 029 839	9 15.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		38 788	3 105.4	70 966	6 5.2	402 984	4 15.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		15 799	-14.4	7 425	5 -45.0	38 194	4 104.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		54 587	7 46.2	78 391	1 -3.2	441 178	8 19.6
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: voilure fixe		, 158	3 1.3	12	2 13.2	25	5 29.8
Hcurs flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères Hours flown: total - Heures de vol: total		135 293		12	100.0 2 10.3	22 47	

Total

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1989

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1989

Air Canada

		1988	1989	Change	1988	1989	Change
			Variation	. 3 3 3	, 555	Variation	
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		7 318	6 803	-7.0	3 966	4 005	1.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg	107 613	111 281	3.4	66 877	68 313	2.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilometres Passenger tonne-kilometres – Passagers,			15 764 829	-3.0	7 558 713	8 066 413	6.7
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		1 624 570	1 576 483	-3.0	755 871	806 641	6.7
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		358 561	373 028	4.0	213 256	223 723	4.9
kilomètres		1 983 130	1 949 511	-1.7	969 128	1 030 364	6.3
Hours flown - Heures de vol		196	192	-1.9	95	102	7.5
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		6 829	6 433	-5.8	3 804	3 850	1.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg	104 011	109 719	5.5	66 087	68 184	3.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres			14 347 724	, -0.2	6 795 668	7 277 134	7.1
disponibles Passenger load factor - Coefficient de		19 201 015	19 467 992	1.4	9 002 589	9 906 906	10.0
remplissage, passagers Passenger tonne-kilometres - Passagers,	%	74.89	73.70	•••	75.49	73.46	
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		1 437 950	1 434 772	-0.2	679 567	727 713	7.1
tonnes-kilomètres		340 644	366 952	7.7	209 279	222 891	6.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		1 778 594	1 801 724	1.3	888 846	950 604	6.9
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles -		2 859 600	2 828 368	-1.1	1 413 357	1 519 147	7.5
Weight load factor - Coefficient de chargement	%	62.20	63.70	•••	62.89	62.57	
Hours flown - Heures de vol		183	182	-0.9	91	98	7.3
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		490	370	-24.4	161	154	-4.3
Goods carried - Marchandises transportées	kg	3 601	1 562	-56.6	790	129	-83.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres – Passagers,		1 866 199	1 417 104	-24.1	763 045	789 279	3.4
tonnes-kilometres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		186 620	141 710	-24.1	76 304	78 928	3.4
tonnes-kilomètres		17 917	6 076	-66.1	3 977	832	-79.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		204 536	147 786	-27.7	80 281	79 760	-0.6
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe Hours flown: helicopters - Heures de vol:		12	10	-16.2	3	4	13.0
hélicoptères Hours flown: total – Heures de vol: total		. 12	- 10	-16.2	3	4	13.0

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1989 - Concluded

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1989 - fin

•			Canadi»n			Wardaır	
	-	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		2 615	2 214	-15.3	738	584	-20.9
Goods carried - Marchandises transportées	kg	34 146	37 540	9.9	6 590	5 428	-17.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 681 657	5 430 221	-4.4	3 005 325	2 268 195	-24.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		568 166	543 022	-4.4	300 533	226 819	-24.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		111 707	124 224	11.2	33 597	25 081	-25.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		679 873	667 246	-1.9	334 130	251 900	-24.6
Hours flown - Heures de vol		81	72	-10.8	20	18	-10.6
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		2 458	2 081	-15.4	566	501	-11.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg	33 479	36 716	9.7	4 446	4 819	8.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	ŭ	5 391 409	5 170 591	-4.1	2 192 420	1 900 000	-13.3
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		7 265 927	6 803 954	-6.4	2 932 499	2 757 133	-6.0
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	74.20	75.99	***	74.76	68.91	
Passenger tonne-kilometres - Passagers,							
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		539 141	517 059	-4.1	219 242	190 000	-13.3
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		110 229	122 452	11.1	21 135	21 609	2.2
kilomètres Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres		649 370	639 511	-1.5	240 377	211 609	-12.0
disponibles Weight load factor - Coefficient de		1 021 080	996 256	-2.4	425 163	312 965	-26.4
chargement	%	63.60	64.19		56.54	67.61	
Hours flown - Heures de vol		76	68	-10.8	16	16	-1 1
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers	,	156	134	-14.4	172	82	52 2
Goods carried - Marchandises transportées	kg	667	825	23.7	2 145	609	71 6 54 7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres – Passagers,		290 249	259 631	-10.5	812 905	368 195	
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		29 025 1 478	25 963 1 772	-10.5 19.9	81 291 12 462	36 819	54
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-			27 735		93 752	40 291	5" (
kilomètres		30 503	27 735	-9.1	93 /52	40 291	5 (
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe Hours flown: helicopters - Heures de vol:		5	4	-9.8	4	2	46.6
hélicoptères Hours flown: total – Heures de vol: total		- 5	4	-9.8	. 4	2	-46 6

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, July-September 1989

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Juillet-septembre 1989

	1988	1989	Change Variation
	No Nbre	No Nbre	%
Number of carriers - Nombre de transporteurs	50	52	4.0
Domestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	6 167	5 541	-10.2
Prince Edward Island - Île-du- Prince-Édouard			
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse			
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	-		
Quebec - Québec	19 012	22 855	20.2
Ontario	8 606	4 789	-44.4
Manitoba	7 732	13 085	69.2
Saskatchewan	9 529	4 895	-48.6
Alberta	18 402	15 878	-13.7
British Columbia - Colombie-Britannique	38 483	47 045	22.2
Yukon	4 522	4 100	-9.3
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	12 321	, 17 654	43.3
Total	124 774	135 842	8.9
international	4 062	21 782	436.2
Total	128 836	157 624	22.3

Section 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels I-III, July-September 1989

Section 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Juillet-septembre 1989

	1000	4000	Change
	1988	1989	Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	1 639 741 1 487 061 152 680	1 771 546 1 616 735 154 811	8.0 8.7 1.4
Charter services - Services d'affrètement - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	223 671 200 327 23 344	249 532 232 445 17 087	11.6 16.0 -26.8
Other flying services - Autres services aériens	5 207	5 177	-0,6
Subsidies – Subventions d'exploitation Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport	1 044	1 099	5.3
aerien, nettes Total operating revenues - Total des recettes	51 455	89 324	73.6
d'exploitation	1 921 118	2 116 677	10.2
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol Aircraft operations – Exploitation des	17 983	19 984	11.1
aéronefs Maintenance, flight equipment - Frais	580 354	672 851	15.9
d'entretien, équipement de vol General services and administration – Services	194 574	214 000	10.0
généraux et administration Depreciation - Dépréciation	847 273 76 188	928 440 68 971	9.6 -9.5
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 716 373	1 904 246	10.9
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	204 745	212 432	3.8
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	43 313	(9 301)	
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	14 978	25 784	72.1
Interest expenses - Intérêts versés Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors	72 032	77 592	7.7
exploitation, nets Total non-operating income (expenses), net -	2 429	38 796	
Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(11 311)	(22 313)	97.3
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	193 433	190 119	-1.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu	,		
(remboursement d'impôt)	73 932	74 216	0.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	119 501	115 903	-3.0

Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1989

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1989

		Total		Air Canada		
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	1 469 139 1 333 611 135 528	1 539 194 1 402 295 136 899	4.8 5.2 1.0	766 265 685 102 81 163	840 533 759 469 81 064	9.7 10.9 -0.1
Charter services - Services d'affrètement - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	91 172 86 988 4 184	63 416 60 572 2 844	-30.4 -30.4 -32.0	33 589 32 232 1 357	34 513 34 125 388	2.8 5.9 -71.4
Other flying services - Autres services aériens Subsidies - Subventions d'exploitation	3 004	1 042	-65.3			
Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	28 008	69 637	148.6	3 475	22 539	548.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 591 324	1 673 290	5.2	803 328	897 585	11.7
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol Aircraft operations – Exploitation des	12 959	13 298	2.6	8 136	8 300	2.0
aéronefs	445 373	494 815	11.1	209 401	245 646	17.3
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol General services and administration - Services	139 431	143 657	3.0	77 337	83 749	8.3
généraux et administration Depreciation – Dépréciation	762 461 60 892	805 636 51 145	5.7 -16.0	376 059 33 970	420 539 30 129	11.8 -11.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 421 116	1 508 551	6.2	704 902	788 364	11.8
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	170 207	164 739	-3.2	98 426	109 222	11.0
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets Interest and discount income - Revenus	42 239	(10 347)		′ (109)	6 ~56	
d'intérêts et d'escomptes Interest expenses – Intérêts versés Miscellaneous non-operating income (expenses),	13 859 56 841	24 381 55 028	75.9 -3.2	5 882 26 765	16.638 23.55 r	182 9
net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	757	37 439		1 451	4	6
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	14	(3 555)		(19 541)	4 + 14	
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	170 221	161 184	-5.3	78 885	113 554	44 3
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu	68 148	66 922	-1.8	31 589	45 592	44 3
(remboursement d'impôt) Net income (loss) - Revenu (perte) net	102 073	94 262		47 296	68 263	

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1989 - Concluded

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1989 - fin

	Canadi»n			Wardair		
	1988	1989	Change	1988	1989	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	560 728 512 478 48 250	545 238 496 881 48 357	-2.8 -3.0 0.2	142 146 136 031 6 115	153 423 145 945 7 478	7. 7. 22.
Charter services - Services d'affrètement - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	17 924 17 117 808	15 189 14 070 1 119	-15.3 -17.8 38.6	39 659 37 640 2 019	13 714 12 377 1 337	-65.4 -67.1 -33.8
Other flying services - Autres services aériens	3 004	1 042	-65.3			
Subsidies – Subventions d'exploitation Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport	- 0004	-	- 00.0			
aérien, nettes Total operating revenues - Total des recettes	25 859	45 109	74.4	(1326)	1 989	
d'exploitation	607 516	606 578	-0.2	180 479	169 126	-6.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol Aircraft operations - Exploitation des	3 327	3 589	7.9	1 496	1 409	-5.
aéronefs Maintenance, flight equipment - Frais	175 168	179 091	2.2	60 805	70 077	15.
d'entretien, équipement de vol General services and administration - Services	51 313	51 578	0.5	10 781	8 330	-22.
généraux et administration Depreciation - Dépréciation	318 548 15 401	309 669 15 936	-2.8 3.5	67 853 11 521	75 428 5 080	11 -55.
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	563 758	559 863	-0.7	152 456	160 324	5
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	43 758	46 715	6.8	28 023	8 802	-68.
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	155	2 392		42 193	(19 496)	
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes Interest expenses - Intérêts versés	6 972 13 637	6 772 11 747	-2.9 -13.9	1 005 16 439	971 19 692	-3. 19.
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors						13.
exploitation, nets Fotal non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors	213	121	-43.1	(908)	32 490	
exploitation, nets Income (loss) before provision for income	(6 297)	(2 461)	-60.9	25 851	(5 727)	
taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	37 462	44 254	18.1	53 874	3 075	-94.
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu	,	10.645	5.0	17.007	1.005	00
(remboursement d'impôt) Net income (loss) - Revenu (perte) net	18 672 18 790	19 645 24 609	5.2 31.0	17 887 35 987	1 685 1 390	-90.6 -96.1

Section 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III, July-September 1989

Section 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Juillet-septembre 1989

		1988	1989	Change Variation
				%
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No Nbre	5 476	5 951	8.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	99 545	111 743	12.3
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No Nbre	7 943	8 725	9.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	55 843	64 630	15.7
General management and administration – Gestion et administration	AL ALL	0.000	0.000	
tration générales Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	3 860	3 827	-0.9
traitements	\$'000	38 118	40 614	6.5
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No Nbre	7 978	7 954	-0.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	71 080	74 982	5.5
Aircraft and traffic servicing -				
Service courant des aéronefs et du trafic	No Nbre	16 323	16 322	
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	120 444	126 575	5.1
Other personnel – Autre personnel	No Nbre	7 932	8 283	4.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	76 235	88 200	15.7
Total average number of employees – Nombre total moven d'employés	No Nbre	49 512	51 062	3.1
Salaries and wages - Salaries et traitements	\$'000	461 265	506 743	9.9
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile	\$	10. 200		
Turbine fuel - Carburant à turbine Cost - Coût	L '000 \$ '000	1 260 642 302 066	1 315 120 328 348	4.3 8.7
Gasoline - Essence Cost - Coût	L '000 \$ '000	12 995 7 381	11 678 6 705	-10.1 -9.2
Turbine oil – Huile à turbine Cost – Coût	L '000 \$ '000	251 1 324	251 1 389	4.9
Piston oil - Huile moteur à piston Cost - Coût	L '000 \$ '000	272 339	108 233	-60.4 -31.2

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1989

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant Transporteurs aériens canadiens de niveau I,
Juillet-septembre 1989

		Total	Air Canada	Canadi»n	Wardair
verage number of employees and wage paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés	es				
Filots and co-pilots - Pilotes et	A1. A1.	0.400	4 755		
copilotes Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	3 192	1 755	1 227	21
traitements	\$'000	83 461	44 567	32 858	6 03
Other flight personnel - Autre					
personnel navigant salaires and wages - Salaires et	No Nbre	6 799	3 468	2 493	83
traitements	\$'000	55 142	27 358	21 899	5 88
Seneral management and adminis-					
tration - Gestion et adminis- tration générales	No Nbre	2 164	173	1 991	
alaries and wages - Salaires et					
traitements	\$'000	26 955	5 234	21 720	
faintenance labour - Main-d'oeuvre					
d'entretien la Salaires et la Salair	No Nbre	5 893	3 429	2 010	4!
traitements	\$'000	58 646	36 651	19 390	2 60
ircraft and traffic servicing ~					
Service courant des aéronefs et du trafic	No Nbre	14 190	8 581	5 089	5
alaries and wages - Salaires et					
traitements	\$'000	114 923	80 224	33 006	1 69
Other personnel - Autre personnel alaries and wages - Salaires et	No Nbre	7 725	5 376	2 319	(
traitements	\$'000	84 128	61 085	22 618	42
otal average number of employees -					
Nombre total moyen d'employés alaries and wages - Salaires et	No Nbre	39 963	22 782	15 129	2 05
traitements	\$'000	423 253	255 119	151 491	16 64
uel and Oil - Consommation de carburant et d'huile					
urbine fuel - Carburant à turbine	L '000	1 056 246	576 097	353 189	126 96
sost - Coût	\$ '000	254 523	137 025	87 665	29 83
asoline - Essence	L '000				
ost - Coût	\$ '000	•	-	•	
urbine oil - Huile à turbine	L '000	99	46	45	
ost - Coût	\$ '000	503	267	203	;
iston oil - Huile moteur à piston	L '000				

Section 5 FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

According to the Fare Basis Survey (see Table 5.1), the air fare index - all fares¹ for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) reached 145.5 in the third quarter of 1989, up 14.2% compared to the third quarter of 1988. The most notable source of price increases was in discount fares, which jumped sharply (18.0%), to average 135.7. The economy fares² rose by 10.5% during the third quarter of 1989 over the same period in 1988, posting their twenty-third consecutive increase.

For the second time since the new economic regulatory reform for air transportation took place in Canada, the economy fares rose at the same rate in both the northern sector (10.3%), where services are still regulated, and the southern sector (10.4%). Also, during the third quarter of 1989, the discount fare levels were higher than the 1988 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they rose by 13.5%, while they jumped by 18.0% in the deregulated zone.

For the international markets, the non-seasonally adjusted air fare index - all fares rose by 3.6% in the quarter. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 10.5%, while the discount fare index slightly increased by 0.6%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the third quarter of 1989, 65.0% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represents a decrease of 2.5 percentage points compared to the same quarter a year earlier, but it still exceeds the levels reached during the era of regulation. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 71.1%, down from 72.9% in 1988.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have not followed the same upward trend. Indeed, in the southern sector, discount passengers amounted to 65.7% of the traffic during the third quarter of 1989, down from 68.3% in 1988. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services decreased by 1.8 percentage points (73.5% to 71.7%) during this period. In contrast, for northern services, 48.3% of passenger traffic (representing 51.3% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the third quarter of 1988, the corresponding figures were 46.9% for passengers and 49.9% for passenger-kilometres.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire (voir tableau 5.1), l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs¹ pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) a atteint 145.5 au cours du troisième trimestre de 1989, en hausse de 14.2% par rapport au troisième trimestre de 1988. Les tarifs réduits expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (18.0%), pour s'établir à 135.7. Les tarifs économiques² se sont accrus de 10.5% au cours du troisième trimestre de 1989 par rapport à la même période en 1988, enregistrant leur vingt-troisième augmentation consécutive.

Pour la deuxième fois depuis que la nouvelle réforme de la réglementation économique du transport aérien a été introduite au Canada, les tarifs économiques se sont accrus au même rythme dans le secteur nord (10.3%), où les services sont encore réglementés, et dans le secteur sud (10.4%). Également, au cours du troisième trimestre de 1989, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1988 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont augmenté de 13.5% alors qu'ils se sont accrus de 18.0% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens tous les tarifs non désaisonnalisé a augmenté de 3.6% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 10.5%, alors que l'indice des tarifs réduits a légèrement augmenté de 0.8%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du troisième trimestre de 1989, 65.0% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente un recul de 2.5 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente, mais il dépasse tout de même les niveaux atteints au cours de l'ère de la réglementation Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 72.9% en 1988 à 71.1% en 1989.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord n'ont pas suivi la même hausse tendancielle. En effet, dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 65.7% du trafic au cours du troisieme trimestre de 1989, une diminution par rapport à 68.3% en 1988. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a diminue de 1.8 point de pourcentage (de 73.5% à 71.7%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 48.3% du trafic de passagers (représentant 51.3% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits comparativement à 46.9% et 49.9% respectivement au cours du troisième trimestre de 1988.

For the methodology for the air fare indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication.

Includes business class fares.

¹ Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication.

² Comprend la classe affaires.

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group

- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled
Services, July-September 1989

Tableau 5.1
Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau l – Services réguliers, Juillet-septembre 1989

Sector	Year and quarter	Far	re type group - Groupe tari	faire
Secteur	Année et trimestre	All fares	Economy fare	Discounted fare
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
			(1983 = 100.0)	
Domestic - Intérieur	1988 III	127.4	139.4	115.0
	IV	130.5	142.4	118.4
	1989 I	130.8	142.3	118.5
	H	137.8	149.6	125.3
	111	145.5	154.0	135.7
Southern services - Services	1988 III	127.8	140.2	115.4
secteur sud	IV	130.8	143.0	118.7
	1989 I	131.0	142.9	118.7
	[1	138.2	150.3	125.6
	101	146.0	154.8	136.2
Northern services - Services	1988 III	119.9	128.8	104.4
secteur nord	IV	124.8	133.4	110.1
	1989 I	125.4	134.5	110.7
	H	129.1	138.8	113.6
	III	133.1	142.1	118.5
nternational	1988 III	118.7	115.7	122.3
	IV	110.6	121.1	107.7
	1989 I	111.7	122.9	108.3
	ll ll	116.0	126.2	113.5
	111	123.0	127.9	123.0

Figure 5.1

Air Fare Indexes for Domestic and International Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted)

Figure 5.1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur et international, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)

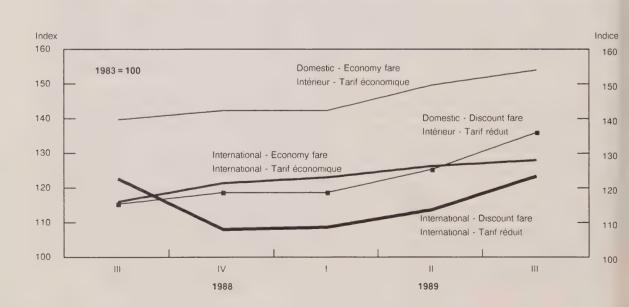


Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I -

Scheduled Services, July-September 1989

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Juillet-septembre 1989

	Fare type group - Groupe tarifai					tarifaire				
Sector Secteur	First (Busines Classe		Econo	,	Disco Réd		Otl Au	
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
la faire			4.0		0.1.5	%	0.7.5		0.5	
Domestic - Intérieur Southern services - Services secteur sud	0.4	0.3	4.9 5.1	6.2	24.5	24.9	67.5	65.0 65.7	2.7	3.6
Short-Haul - Court- courrier	0.2	0.2	2.3	4.7	34.8	37.0	60.0	54.4	2.8	3.7
Long-Haul - Long-courrier	0.5	0.4	7.0	7.4	15.9	16.1	73.9	72.3	2.8	3.7
Northern services - Services secteur nord	stotc	Yok	0.2*	0.3*	52.0	50.7	46.9	48.3	0.9	0.7
International	0.8	0.8	4.5	5.6	18.2	15.4	70.8	71.0	5.6	. 7.2

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, July-September 1989

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Juillet-septembre 1989

				Fare	type group	- Groupe	tarıfaire			
Sector	First	class	Busines	s class	Econ	omy	Discou	unted	Oth	ner
Secteur	Première	classe	Classe	affaires	Éconor	mique	Réd	luit	Au	tre
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
						%				
Domestic - Intérieur	0.6	0.5	7.2	7.9	16.5	16.7	72.9	71.1	2.8	3.7
Southern services - Services secteur sud	0.6	0.5	7.4	8.1	15.7	15.8	73.5	71.7	2.8	3.8
Short-Haul - Court- courrier	0.2	0.2	2.4	4.7	33.3	35.4	61.4	56.1	2.8	3.6
Long-Haul - Long-courrier	0.7	0.6	8.2	8.6	12.9	13.0	75.4	73.9	2.8	3.9
Northern services - Services secteur nord	ytok	MK.	0.2*	0.4*	48.8	47.7	49.9	51.3	1.0	0.7
International	0.9	0.9	5.2	6.2	8.2	6.9	80.7	79.2	5.0	6.7

For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et Note: restrictions'.

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, July-September 1989

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Juillet-septembre 1989

				Fare	e type grou	p - Groupe	e tarifaire			
Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	First Première		Busines		Econo Écono	•	Disco		Oth	
	Premiere		Classe	anaires	Econo	mique	Réc		Au	tre
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
					·	%				
Newfoundland - Terre-Neuve	0.1*	0.1*	4.2	4.3*	27.7	26.3	65.9	66.0	2.0*	**
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	stork	AGK	101	ziok	22.8	19.3	71.9	72.5	2.8*	20k
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	0.2*	0.2*	6.8	6.2	22.1	21.5	68.6	68.1	2.3	4.0*
New Brunswick - Nouveau- Brunswick		10k	HOK	Yok	29.1	24.4	67.9	70.2	2.9	NA.
Quebec - Québec	0.2*	0.3	3.5	6.4	29.3	31.7	63.4	56.6	3.7	5.0
Ontario	0.4	0.4	5.4	7.3	22.8	23.3	68.6	64.9	2.9	4.0
Manitoba	0.1*	0.1*	4.2	5.6	24.2	26.3	69.1	65.1	2.4	3.0
Saskatchewan	Ank		3.1	4.3	25.8	26.6	68.0	65.9	2.9	3.2
Alberta	0.5*	0.3	5.3	5.6	25.9	26.4	66.0	65.1	2.3	2.5
British Columbia ¹ - Colombie- Britannique ¹	0.5	0.4	5.1	5.4	23.6	22.8	68.4	68.3	2.4	3.0
Yukon & Northwest Territo- ries – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	X	х -	X	×	X	x	,			
Total	0.4	0.3	4.9	6.2	24.5	24.9	67.5	65.0	2.7	3.6

¹ Includes Yukon and Northwest Territories. - Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the third quarter of 1989, discount carriage on long-haul services represented 72.3% of passenger volume and 73.9% of passenger-kilometres; this compares with 54.4% and 56.1% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du troisième trimestre de 1989, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 72.3% du volume de passagers et 73.9% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 54.4% et 56.1%.

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, July-September 1989

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Juillet-septembre 1989

	·					F	are type	group -	Groupe	tarifaire			
City of enplanement		asseng		First o	ière	Busin clas Clas	ess ss	Econor	omy	Discounted Réduit		Oth	
d'embarquement	1988	1989	Change Variation	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
	No		%					%	'				
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier (<800 km)													
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Toronto Vancouver Winnipeg	228 73 9 305 162 30 27 458 176 38	201 53 6 253 135 23 23 373 159 30	-17.0 -22.9 -11.9 -18.6 -9.2	0.2* - 0.2* 0.2* 0.2 0.2	0.4* 0.3* 0.3 0.2*	3.1 0.3* 2.5 4.3 1.8* 0.5* 2.3 3.1 1.1*	3.2 6.7 6.1 3.6* ** 6.8 4.0 1.7	34.2 61.1 33.1 32.4 36.7 40.9 36.5 34.6 29.6 46.7	35.4 65.6 22.3* 35.6 39.3 47.1 43.9 37.7 27.9 52.9	60.4 37.5 64.6 61.0 55.6 55.0 60.5 59.7 65.3 49.6	59.0 32.6 68.4 52.2 50.1 47.1 51.2 50.6 65.5 44.0	2.2 1.2* 1.0* 3.8 3.1 2.3* 2.5* 3.3 1.8	2.44 1.11 5.2 4.2 2.11 3.55 4.7 2.4
Long-Haul (≥800 km) - Long-courrier (≥800 km) Calgary Edmonton¹ Halifax Montréal² Ottawa Regina Saskatoon Toronto Vancouver Winnipeg	216 233 207 143 97 43 41 824 427 241	197 208 185 126 97 43 41 768 407 211	-10.6 -10.4 -11.5 0.6 -1.0 0.2 -6.8	0.9 0.2* 0.3* 0.2* 0.6 0.8	0.8* 0.2* 0.3* 0.3* 0.6	9.4 5.4 7.3 6.6 8.5 5.0 3.8 7.7 7.9 4.9	10.0 5.2 6.5 7.8 7.4* 5.2* 5.4 8.4 7.8 6.5	11.2 19.2 21.7 20.1 21.1 17.0* 17.3 12.3 14.9 18.1	12.2 20.5 21.4 21.3 18.2 15.8 16.6 12.7 15.8 20.3	75.9 72.4 68.3 69.8 68.3 74.2 75.9 76.7 73.1 74.3	74.9 74.5 71.7	2.6 2.5 2.4 3.2 1.9 3.8* 2.8 2.7 3.3 2.5	2.8 2.7 3.9 4.9 3.2 3.8 3.0 3.8 4.1

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

aéroports internationaux Montréal (Dorval) and mirabel international (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

**Termination of the comprend les aéroports de la comprend les vols internationaux de Note:

Although Tables 5.2 and 5.3 clearly depicted that less discounting prevailed in 1989 than in 1988, it is worthwhile to note that the 1989 levels exceeded the 1987 levels in both the regulated northern and deregulated southern sectors. The larger proportion of discount fares in Canada during the third quarter of 1988 compared to the same period in 1987 and 1989 can be attributed to several factors:

intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair for market share stimulated the size of the discount;

Bien que les tableaux 5.2 et 5.3 montrent clairement que moins de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1989 qu'en 1988, il vaut la peine de souligner que le niveau de 1989 a dépassé le niveau de 1987 dans les secteurs réglementé du nord et déréglementé du sud. La plus forte proportion des tarifs réduits au Canada au cours du troisième trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987 et 1989 peut être attribuée à plusieurs facteurs:

 la concurrence intense entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair pour acquérir une plus grande part du marché a favorisé l'accroissement des tarifs réduits;

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I

- Scheduled Services, July-September 1989

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Juillet-septembre 1989

				Fare	type gro	up - Groupe	tarifaire							
City of enplanement	First	class		siness lass	Eco	nomy	Disc	ounted	O	ther				
Ville d'embarquement		mière asse		asse aires	Écon	omique	Re	éduit	Α	Autre				
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/198 Variation				
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%				
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier(<800 km)														
Calgary	10k	•••	204.4	11.7	137.4	12.5	98.8	23.2	105.4	17.				
Edmonton ¹	200	***	yok yok	***	97.3	2.3	69.9	10.6	701					
Halifax Montréal ²	197.9			10.5	121.1	9.9	67.3	14.2	04.0					
Ottawa	154.4	11.8 7.3	174.7 155.3	10.5 10.5	150.9 128.6	9.0 6.1	90.1 83.0	17.2 21.8	81.8 85.4					
Regina	1.04.4	7.3	182.0	6.7	164.5	9.0	92.8	18.4	81.0*					
Saskatoon		***	102.0	0.7	165.8	9.0	87.8	18.1	104.1	14				
oronto	175.7	1.3	168.2	11.0	146.1	8.0	89.2	17.1	86.9					
'ancouver	221.3	16.5	202.3	11.0	169.3	17.7	102.6	24.0	93.2					
Vinnipeg	Not		192.8	16.9	178.7	13.3	91.0	18.1	111.9					
_ong-Haul(≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)														
Calgary	535.2	1.7	474.5	7.7	366.9	12.0	194.4	22.3	252.1	1.				
Edmonton ¹	534.1		445.8	15.1	277.3	10.6	168.1	23.6	215.3					
lalifax	319.8	11.8	282.4	11.2	230.7	12.4	136.0	14.4	203.6					
Montréal ²	536.1	-2.8	495.8	16.4	332.2	18.2	195.2	25.8	291.1	31				
Ottawa Jegina	ne ne	***.	470.8 402.3	17.5 12.5	327.6 316.8	5.1	183.5	20.0	279.0					
askatoon	for	***	412.8	12.5	301.5	16.8 12.8	169.1 168.4	14.8 15.7	241.7 214.7					
oronto	602.0	5.0	455.1	7.9	330.0	11.7	184.6	19.9	242.4					
ancouver	669.6	4.7	552.1	9.5	339.9	13.6	211.0	17.4	270.8					
Vinnipeg	Auk	***	328.7	9.5	283.7	11.5	144.2	19.8	182.9					

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

- a noticeably large number of discount fares offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes;
- the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers (particularly over the period 1987 to 1988) reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.
- un nombre sensiblement élevé de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance;
- le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés (particulièrement au cours de la période 1987 à 1988) a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courte distance, et, tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longue distance.

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

International Sector

During the third quarter of 1989, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (71.0%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents a marginal increase of 0.2 percentage point compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the third quarter of 1989, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, percentages ranged from 56.6% for Quebec to 72.5% for Prince Edward Island (see Table 5.4). Ontario was the only province besides Quebec to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Prince Edward Island does not mean that P.E.I. residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Charlottetown, for example, may in fact be Halifax or Montréal, in which case both Nova Scotia or Quebec could also record an enplaned passenger using a discount fare.

Between 1988 and 1989, three provinces witnessed gains in the utilization of discount fares. The proportion of passengers flying on discounts increased in Newfoundland (0.1 percentage point), Prince Edward Island (0.6) and New Brunswick (2.3). The largest declines were in Quebec (-6.8 percentage points) and Manitoba (-4.0 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a consistent trend throughout all the selected cities3 seems to be a smaller proportion of passengers travelling on discount fares in the third quarter of 1989 than in the same quarter in 1988. Indeed, for the passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares during the third guarter of 1989 decreased in eight of the top ten Canadian cities. The declines ranged from -1.4 percentage points in Calgary to -9.3 percentage points in Saskatoon. The proportion rose from 64.6% to 68.4% in Halifax and from 65.3% to 65.5% in Vancouver during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement, except Ottawa and Regina, posted declines; these ranged from -0.2 percentage point in Halifax to -4.4 percentage points in Winnipeg.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70.0%; Regina (75.1%) ranked first, followed by Saskatoon (74.9%) and Toronto (74.5%).

Secteur international

Au cours du troisième trimestre de 1989, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (71.0%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse marginale de 0.2 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du troisième trimestre de 1989, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. A cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 56.6% au Québec et 72.5% à l'Île-du-Prince-Édouard (voir tableau 5.4). L'Ontario était la seule province avec le Québec, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne canadienne.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit à l'Île-du-Prince-Édouard, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Charlottetown, par exemple, peut être en réalité Halifax ou Montréal. Dans ce cas, les provinces de la Nouvelle-Écosse ou de Québec peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Entre 1988 et 1989, trois provinces ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs réduits. La proportion des passagers profitant de ces tarifs s'est accrue à Terre-Neuve (0.1 point de pourcentage), à l'Île-du-Prince-Édouard (0.6) et au Nouveau-Brunswick (2.3). Les baisses les plus fortes s'observent au Québec (-6.8 points de pourcentage) et au Manitoba (-4.0 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies3, à savoir qu'une plus petite proportion de passagers ont voyagé à prix réduit au cours du troisième trimestre de 1989 qu'au cours de la même période en 1988. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du troisième trimestre de 1989 a diminué dans huit des dix principales villes canadiennes. Les régressions variaient entre -1.4 point de pourcentage à Calgary et -9.3 points de pourcentage à Saskatoon. Au cours de cette période, le pourcentage a augmenté de 64.6% à 68.4% à Halifax et de 65.3% à 65.5% à Vancouver. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement, sauf Ottawa et Regina, ont enregistré une baisse, comprise entre -0.2 point de pourcentage à Halifax et -4.4 points de pourcentage à Winnipeg.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 70.0% dans la plupart des villes: Regina (75.1%), s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (74.9%) et Toronto (74.5%). En

Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1989.

³ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1989.

For business class fares, the leading cities were Calgary (10.0%), Toronto (8.4%) and both Montréal and Vancouver (7.8%).

Average Fares

During the third quarter of 1989, air fares in Canada increased substantially compared to the previous year. Some of the major factors explaining the price increases are:

- the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year. Some of the pressures that produced the 'fare wars' of 1988 were removed when Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike and when PWA Corporation took over Wardair.
- the realignment of Wardair's lower price structure with Canadian Airlines International Ltd. resulted in increases in economy and business class fares.
- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. also increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft.

According to the fare basis data, during the third quarter of 1989, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$184, up 19.9% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$369, an increase of 6.2% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$225; the lowest in Ottawa, where it averaged \$160. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$193). It rose in the top ten cities, with gains ranging from 14.1% in Halifax to 23.4% in Montréal.

During the third quarter of 1989, the business and economy fares increased in all major cities (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities for both short-haul and long-haul trips. Montréal (25.8%) and Edmonton (23.6%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$179 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$367 for long-haul trips.

termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (10.0%), Toronto (8.4%) et Montréal et Vancouver (7.8%).

Tarifs movens

Au cours du troisième trimestre de 1989, les tarifs aériens au Canada ont fortement augmenté par rapport à l'année précédente. Certains des principaux facteurs expliquant les augmentations de prix sont:

- les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente. Certains facteurs qui ont été à l'origine de ces guerres tarifaires de 1988 sont disparus, car Air Canada a reconquis la part de marché qui lui avait échappé à la suite de la grève de décembre 1987, et la Société PWA a fait l'acquisition de Wardair.
- le réalignement de la structure tarifaire de Wardair avec celle des Lignes aériennes Canadien International Ltée a occasionné des hausses de tarifs des classes économique et affaires.
- Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du troisième trimestre de 1989, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$184, en hausse de 19.9% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$369, en hausse de 6.2% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$225 à Vancouver et \$160 à Ottawa. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$193). Il s'est accru dans les dix principales villes, les gains oscillant entre 14.1% à Halifax et 23.4% à Montréal.

Au cours du troisième trimestre de 1989, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans toutes les villes pour les services court-courriers et long-courriers. Montréal (25.8%) et Edmonton (23.6%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$179 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$367 pour les voyages long-courriers.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication Air Carrier Operations in Canada extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data corrections or explanations. If there is complete non-response,

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration l à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections

estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada, the revision is reflected in the annual publication, Canadian Civil Aviation. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show differences from the total of the four quarterly income statements in Air Carrier Operations in Canada.

ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (Opérations des transporteurs aériens au Canada), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (Aviation civile canadienne). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication Aviation civile canadienne peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada.

- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
- (v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code

- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettespassagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du doublecomptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au .Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on

and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "-" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"--".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "." ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "...".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises a jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à tendre d'ou le passager monte à bord de l'aeronef). Par exemple les passagers qui prennent l'avion à Torint et qui en descendent à Vancouver sont attribués à centar.

Pour obtenir de plus amples renseignements son les méthodes et les restrictions relatives à l'Enque le son la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176)

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1988 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1988 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1988 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the third quarter of 1989 are shown in the following table with comparative third quarter 1988 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1988 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1988 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1988.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le troisième trimestre de 1989 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le troisième trimestre de 1988 sont également présentées.

	1988	1989	% Change	
			Variation en %	
Level I	3	3	_	Niveau I
Level II	16	19	18.8	Niveau II
Level III	66	63	-4.5	Niveau III
Level IV	162	156	-3.7	Niveau IV
Total	247	241	-2.4	Total

- c) The number of carriers which reported nil operations, for the third quarter of 1989, are as follows: Level III - 2, Level IV - 16.
- d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- c) Pour le troisième trimestre de 1989, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III - 2, niveau IV - 16.
- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce doublecomptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the inflight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat- kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne- kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- Business class. A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- Discount. A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.

 Economy. A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.

- First class. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- Other. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5000 ou plus et de moins de 50000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1000 ou plus et de moins de 10000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures a \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du ransport affrété, il s'agit d'une personne qui monte tans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou in autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correscond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner e nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

 Classe affaires. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base.
 Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).

 Classe économique. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.

 Première classe. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.

Réduit. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe. Autres. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'Enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain:
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 7th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704

Facsimile: (613) 951-0579

Surface and Marine Transport Section

alanhana: (613) 051-2523

Telephone: (613) 951-2527 Facsimile: (613) 951-0579

OR

Chief

Chief Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942 Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur Division des transports Statistique Canada 7e étage, immeuble Jean-Talon Parc Tunney Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704 Télécopieur: (613) 951-0579

Chef

Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527 Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef

Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942 Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA **DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A. États-	Other	Titre
	•		Unis \$	Autres	
			•		
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00 .	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination:Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur,
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	A., Bil. Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206 51-207	Canadian Civil Aviation, A., Bil. Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00 36.00	43.00 43.00	50.00 50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil. Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	XXX	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001 52-003	Railway Carloadings, M., Bil. Railway Operating Statistics, M., Bil.	83.00 105.00		116.00 147.00	Chargements ferroviaires, M., Bil. Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	carburants, A., Bil. Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.
A. – Annua		arterly			Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

O. - Occasional Bil. - Bilingual

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélinographe 1-613-951-1584.

H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Mai 1990

May 1990

Decrease officers without (Salasia and Control of Con							
Purchase Order Number (please enclose) Payment enclosed Payment	RDER FORM	И	Client Reference Numbe	r			
Purchase Order Number (please enclose) Purchase Order Number (please enclo	fail to:	Fax (613) 951-1584	METHOD OF PAYMENT				
Payment enclosed Payment enc	ublication Sales		Purchase Order Numbe	r (please enclose)			
Charge to my: MASTERCARD VISA Statistics Canad MASTERCARD VISA Statistics Canad Account Number				, ,		S	
MASTERCARD VISA Statistics Canada Account Number Expry Date	Dinese print)						
Account Number Exp. Date Province Country Signature Challenge No. Title Challenge No. Tit				□ vis	SA	☐ Statis	tics Canada
Signature Compare or money order should be made pupils to the Receiver Connect for Conscious Signature Consider No. Title Issue Quantity Price Total			Account Number				
Dispare or money order should be made payable to the Receiver General for Canada-Publications: Canada-Publications: Dispare or money order should be made payable to the Receiver General for Canada-Publications: Canada-Publications: Dispare or money order should be made payable to the Receiver General for Canada-Publications: Canada-Publications: Dispared or Institute Service 1 - 800 - 267 - 667 7 WasterCard Visa account François au ON DE COMMANDE Numéro de référence du client Mode DE PALEMENT Numéro de référence du client Mode DE PALEMENT Numéro de la commande (inclure s.v.p.) Payament inclus Pay		Title				 	
Tall and lode Tall Catalogope No. Title Signature Chapter or money order should be made purpose to the Receiver Control for Canada-Publications: Chapter or money order should be made purpose to the Receiver Control for Canada-Publications: Chapter or Indiana Cheers pay in Canada-Publications: Chapter or Indiana	ldress		_ _				
Chazadar Overs pay in Canadan hards. Foreign clears pay in US 4, drawn on a US bank. ON DE COMMANDE Ostez à: Telécopieur: (613) 951-1584 Intelections claradar and the company of the province of the pay of t	у	Province Country	Bill me later (Max. \$50	00)			
Chapter or money order should be make pupalies to the Receiver Connect for Connections. Canadian Cherts pay in Canadian Innti. Foreign cleents pay in U.S. if, drawn on a U.S. basis. DN DE COMMANDE State at Telecopieur: (613) 951-1564 Institute Canadian Cherts pay in Canadian Innti. Foreign cleents pay in U.S. if, drawn on a U.S. basis. DN DE COMMANDE Institute Commande (inclure s.v.p.) Control of reference du client MODE DE PALEMENT Institute Canadia Interval Control of the Institute Canadia Interval Canadia	stal Code	Tel.	Signature				
Consider of more yorker should be make playe to the Receiver General for Canada Publications. Date of Taster service 1-800-267-6677 MasterCard a Visa account of the Spanish Canada Publications of the Consideration of the Canada Publications attains (Contario), KTA OTG Contario), Contario), KTA OTG Contario), KTA OTG Contario), Contario), KTA OTG Contario), Contario), KTA OTG Contario), Contar	Catalogue No.	Title		Issue	Quantity	Price	Total
Cheque or movely order should be make pagule to the Receiver General for Canada Publications. In faster service 1-800-267-6677 MasterCard a Visa account of the pagule of the Receiver General for Canada Publications. In faster service 1-800-267-6677 MasterCard a Visa account of Français au Visa account of the Pagule o							
Consider the pay in Caradian hards. Foreign clients pay in U.S. drawn on a U.S. bank. Distance of the pay in Caradian hards. Foreign clients pay in U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF THE COMMANDE Numéro de référence du client MODE DE PALEMENT Numéro de la commande (inclure s.v.p.)							
Consider of more yorker should be make playe to the Receiver General for Canada Publications. Date of Taster service 1-800-267-6677 MasterCard a Visa account of the Spanish Canada Publications of the Consideration of the Canada Publications attains (Contario), KTA OTG Contario), Contario), KTA OTG Contario), KTA OTG Contario), Contario), KTA OTG Contario), Contario), KTA OTG Contario), Contar							
Consider the pay in Caradian hards. Foreign clients pay in U.S. drawn on a U.S. bank. Distance of the pay in Caradian hards. Foreign clients pay in U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF THE COMMANDE Numéro de référence du client MODE DE PALEMENT Numéro de la commande (inclure s.v.p.)							
Consider the pay in Caradian hards. Foreign clients pay in U.S. drawn on a U.S. bank. Distance of the pay in Caradian hards. Foreign clients pay in U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF THE COMMANDE Numéro de référence du client MODE DE PALEMENT Numéro de la commande (inclure s.v.p.)							
Consider the pay in Caradian hards. Foreign clients pay in U.S. drawn on a U.S. bank. Distance of the pay in Caradian hards. Foreign clients pay in U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF THE COMMANDE Numéro de référence du client MODE DE PALEMENT Numéro de la commande (inclure s.v.p.)							
Consider the pay in Caradian hards. Foreign clients pay in U.S. drawn on a U.S. bank. Distance of the pay in Caradian hards. Foreign clients pay in U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF THE COMMANDE Numéro de référence du client MODE DE PALEMENT Numéro de la commande (inclure s.v.p.)							
Consider the pay in Caradian hards. Foreign clients pay in U.S. drawn on a U.S. bank. Distance of the pay in Caradian hards. Foreign clients pay in U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF The Common of U.S. drawn on a U.S. bank. DISTANCE OF THE COMMANDE Numéro de référence du client MODE DE PALEMENT Numéro de la commande (inclure s.v.p.)							
Cheque or movely order should be make pagule to the Receiver General for Canada Publications. In faster service 1-800-267-6677 MasterCard a Visa account of the pagule of the Receiver General for Canada Publications. In faster service 1-800-267-6677 MasterCard a Visa account of Français au Visa account of the Pagule o							
MasterCard a Visa account forms pay in Canadian tonics: Prencipil cleans pay in Us 9, or warm for a Us build. Master service 1 -800-267-6677 MasterCard a Visa account francis and the provided of the fact of the fact of the provided of the fact of the provided of the fact of the provided of the fact of the fact of the provided of the fact of the fact of the fact of the provided of the fact of the		Cheque or money order should be made payable to the Receiver Gener	ral for Canada/Publications.				
MODE DE PAJEMENT Inte des publications attistique Canada tawa (Ontario), K1A 0T6 Iganisme Paiement inclus Paiement							Français au v
Interest of the publications attistique Canada tatwa (Ontario), K1A 0T6 Pairentères d'imprimerie s.v.p.) Pairent inclus Portez à mon compte: MASTERCARD VISA Statistique Canada tava (Ontario), K1A 0T6 Portez à mon compte: MASTERCARD VISA Statistique Canada d'expiration Facturez-moi plus tard (max. 500 \$) Signature Province Prix Tota Canada Province Prix Prix Canada Province Prix Prix Canada Province Prix Prix Canada Prix Prix Prix Prix Prix Canada Prix Prix Prix Prix Prix Prix Prix Prix	ON DE CON	MMANDE	Numéro de référence d	u client			
Interest of the publications attaistique Canada tatistique Canada d'morimerie s.v.p.) Paiement inclus			MODE DE DATEMENT				
Le chéque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en doilars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ U.S. très sur une banque américaine.				de Carles and A			
Portez à mon compte	tatistique Canad	da		nde (inclure s.v.p.)			
ganisme MASTERCARD VISA Statistique Can invice N° de compte Date d'expiration Facturez-moi plus tard (max. 500 \$) Signature Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en doilars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.	itawa (Untano),	, KIA 010	☐ Paiement inclus				
Invice s de Fonction fresse lile Province Pays de postal Tél. Pau catalogue Titre Edition Quantité Prix Tota Les chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. O 30077	Caractères d'impi	imerie s.v.p.)					
Iresse Ile Province Pays Facturez-moi plus tard (max. 500 \$) Signature Facturez-			_	U VI	SA	□ Stati	stique Cana
Ite Province Pays de postal Tél. Pau catalogue Titre Édition Quantité Prix Tota Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en doilars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.			N° de compte			1. 1. 1. 1.	
le Province Pays de postal Tél. Pau catalogue Titre Edition Quantité Prix Tota Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en doilars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$US, tirés sur une banque américaine.		Fonction	- Date d'expiration				
de postal Tél. Signature 2 au catalogue Titre Édition Quantité Prix Tota 2 au catalogue Edition Quantité Prix Tota 4 au catalogue Edition Quantité Prix Tota 5 au catalogue Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en doilars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.			Facturez-moi plus tard	I (max. 500 \$)			
Prix Tota Titre Édition Quantité Prix Tota Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en doilars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.			_				
Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en doilars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.				Édition	Quantitá	Driv	Total
Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en doilars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.	au catalogue	Titre		Edition	Quantite	FIIX	rotar
Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en doilars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.							
Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.							
Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en doilars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.							-
Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.							
Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.							
Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.							
Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en doilars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.							
Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en doilars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.						bt	
	Les	Le chèque ou mandat noste doit être fait à l'ordre du Receveur géné.	ral du Canada - Publications.				
Tour un service T-800-267-6677 MasterCard et \		clients canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient e	n \$ US, tirés sur une banque américa	aine.		00077	

BON DE COM	MANDE	Numéro de référence du client						
Postez à:		MODE DE PAIEMENT						
Vente des public Statistique Canad	rations Télécopieur: (613) 951-1584	☐ Numéro de la commande (i	inclure s v n l					
Ottawa (Ontario),	K1A 0T6	Paiement inclus						
(Caractères d'impri	merie s.v.p.)	Portez à mon compte:						
Organisme		MASTERCARD	□ v	ΔZI	□ c••	atistique Ca		
Service		N° de compte				atistique Ga		
a/s de	Fonction							
Adresse		Date d'expiration						
Ville	Province Pays	Facturez-moi plus tard (ma	x. 500 \$)					
Code postal	Tél.	Signature						
N° au catalogue	Titre		Édition	Quantité	Prix	Tot		
Les clie	Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur génér ents canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient et	al du Canada - Publications. n \$ US, tirés sur une banque américaine.			PF 03077			
Pour un service plus rapide, compo	₹ 1-800	-267-6677 2				Comp		
pies rapide, compo	2 1.800	-207-0077			Maste	erCard et V		
ORDER FORM		Client Reference Number						
Mail to:	2	METHOD OF PAYMENT						
Publication Sales Statistics Canada	Fax (613) 951-1584	Purchase Order Number (ple	ase enclose)					
Ottawa, Ontario, Ka	IA 0T6	Payment enclosed			2			
(Please print)		Charge to my:			-			
Company			□ vis	A	☐ Stati	istics Cana		
Department		Account Number				Stics Galla		
Attention	Title	Expiry Date	1 1					
Address		Expiry Date						
City	Province Country	☐ Bill me later (Max. \$500)						
ostal Code	Tel.	Signature						
Catalogue No.	Title		Issue	Quantity	Price	Total		
						-		
						-		
				- -		-		
	Cheque or money order should be made payable to the Receiver Gener Canadian clients pay in Canadian funds. Foreign clients pay in US \$	al for Canada/Publications. , drawn on a US pank.			PF 03077			
or faster service		267-6677 2			Mas	ster		



La publication qui répondra à toutes vos questions sur les pyramides de sociétés au Canada

Inter-Corporate Ownership 1990

is the most comprehensive and authoritative source of information available on Canadian corporate ownership.

Inter-Corporate Ownership lists over 65,000 corporations providing the names of all holding and held companies, ownership percentages and the position of each within the overall corporate hierarchy

Inter-Corporate Ownership is an indispensable reference source for researching:

- Business-to-business marketing: who owns your corporate clients?
- Purchases: who owns your suppliers?
- Investments: what else does a company own or control?
- Corporate competition: what do your competitors own and control?
- Industrial development: in which province and industry is a corporation active?

Inter-Corporate Ownership 1990 (Cat. no. 61-517) is available for \$325 in Canada and US\$390 in other countries. To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. Or contact the Statistics Canada Regional Reference Centre nearest you. For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free to 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Liens de parenté entre corporations 1990 est la source de renseignements la plus fiable et la plus exhaustive que l'on puisse consulter sur les liens de parenté entre sociétés canadiennes.

Vous v trouverez une liste de plus de 65 000 sociétés faisant état du nom de toutes les sociétés actionnaires ou détenues, du degré de parenté exprimé en pourcentage et de la position de chacune au sein de la hiérarchie globale des entreprises.

Elle constitue une source de référence indispensable dans les domaines suivants :

- Commercialisation entre sociétés : qui sont les propriétaires de vos sociétés clientes?
- Achats: qui sont les propriétaires de vos fournisseurs?
- Investissements: quelles sociétés l'entreprise en cause possède-t-elle ou contrôle-t-elle?
- Concurrence entre sociétés : quelles entreprises vos concurrents possèdent-ils ou contrôlent-ils?
- Expansion industrielle: dans quelle province et dans quel secteur d'activité une société oeuvret-elle?

Liens de parenté entre corporations 1990

(nº 61-517 au catalogue) se vend 325 \$ au Canada et 390 \$ US à l'étranger. Pour commander, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6, ou encore, communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication). Pour un service plus rapide, télécopiez votre commande au 1-613-951-1584. Ou composez le numéro sans frais 1-800-267-6677 et utilisez votre VISA ou MasterCard.

PICK A TOPIC... ANY TOPIC

CHOISISSEZ UN SUJET...
N'IMPORTE LEQUEI

ow a redesigned Statistics Canada Catalogue will simplify your search for the most up-to-date or historic facts. An expanded and improved keyword index, cross-referencing, increased subject detail and listings by geographical area provide easy access to hundreds of Statistics Canada products and services.

☐ Know the topic but not the "official title"? No matter how wide or narrow the topic - or how little you know about it - you'll appreciate how quickly the cross-referencing leads you to the right source.

☐ You'll find sources of key statistics like consumer price indexes. import/export figures, or population characteristics down to the village level. From the most popular topics of the day like employment, income, trade and education to more detailed research studies like mineral products shipped from Canadian ports or Caribbean immigrants in urban areas... you'll find it all.

☐ This expanded edition of the Statistics Canada Catalogue includes descriptions of our full range of services - from publications and maps to microdata files and diskettes. And, many of our electronic product listings include the name and phone number of a contact within Statistics Canada giving you a direct line to more detailed information.

As always, you'll find sections on how to get more help... on-line search techniques in libraries... discount and order information... and the locations of our Reference Centres. You'll especially appreciate that this year's Catalogue is bound in a durable, plasticized cover to withstand intensive use.

☐ For ease and completeness in your information search get the Statistics Canada Catalogue (cat. #11-204E) for \$13.95 in Canada, US\$17 in the U.S. and US\$20 in other countries. To order your copy write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or you can FAX your order to (613) 951-1584. For faster service using VISA or MasterCard, call toll-free:

1-800-267-6677.

orénavant le Catalogue de Statistique Canada amélioré simplifiera vos recherches de données récentes ou historiques. Son index revu et augmenté comprend des renvois, des sujets plus détaillés et des références géographiques vous permettant d'accéder rapidement à des centaines de produits et de services de Statistique Canada.

□ Vous connaissez le sujet sans connaître le terme technique ? Peu importe si le sujet est général ou spécifique, vous apprécierez l'accès rapide que vous procure les renvois.

 Vous repérerez facilement les sources de statistiques essentielles comme l'indice des prix à la consommation, les importations - exportations ou encore, les caractéristiques de la population jusqu'à l'échelle des villages. Des sujets populaires du jour tels l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation jusqu'aux études plus spécifiques comme les produits minéraux expédiés à partir des ports canadiens ou les immigrants antillais dans les régions urbaines, vous trouverez tout!

L'édition augmentée du Catalogue de Statistique Canada contient bien plus encore. Elle présente en détail notre gamme complète de services, depuis les publications et les cartes jusqu'aux disquettes et fichiers de microdonnées. Plusieurs descriptions de nos produits informatiques incluent le numéro de la personneressource à Statistique Canada. Vous obtenez donc une voie plus directe avec le service de votre choix.

Comme toujours, le catalogue contient des sections concernant la façon d'obtenir de l'assistance, les recherches bibliographiques automatisées, les réductions offertes, le guide de commande et l'adresse de nos centres régionaux de consultation. Par ailleurs, vous serez heureux d'apprendre que, cette année, la couverture du catalogue est plastifiée pour résister à un usage fréquent.

Pour obtenir rapidement la source d'information la plus complète qui soit concernant nos produits, procurez-vous le Catalogue de Statistique Canada (nº 11-204F au catalogue) au prix de 13,95 \$ au Canada, 17 \$ US aux États-Unis et 20 \$ US dans les autres pays. Pour commander votre exemplaire, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6, télécopiez votre commande au 1-613-951-1584 ou utilisez votre carte VISA ou MasterCard et composez le numéro sans frais :

1-800-267-6677.



Air Carrier Operations in Canada

October - December 1989

Catalogue 51-002 Trimestriel

Covernment Publications Ges

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre - décembre 1989



Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre, Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Otlawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	, Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick	
and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area servi	ed
by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories	
(area served by	
NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports,

Terre-Neuvo et Labrador

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

Appelez à frais virés au 403-495-2011

refre-Neuve et Labrauor	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick	
et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la CB.	
(territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest	
(territoire desservi par la	

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

NorthwesTel Inc.)

Numéro du bélinographe 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto

Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada

Transportation Division Aviation Statistics Centre

Air carrier operations in Canada

October-December 1989

Statistique Canada

Division des transports Le centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre-décembre 1989

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology

Minister of Supply and Services Canada 1990

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of the Minister of Supply and Services Canada.

December 1990

Canada: \$24.25 per issue, \$97.00 annually United States: US\$29.00 per issue, US\$116.00 annually Other Countries: US\$34.00 per issue, US\$136.00 annually

Catalogue 51-002, Vol. 20 No. 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie

 Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1990

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des Approvisionnements et Services Canada.

Décembre 1990

Canada: 24,25 \$ l'exemplaire, 97 \$ par année États-Unis: 29 \$ US l'exemplaire, 116 \$ US par année Autres pays: 34 \$ US l'exemplaire, 136 \$ US par année

Catalogue 51-002, vol. 20 nº 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- -- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	imperiai
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre 1 kilogram	.220 gallon 2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
1 tonne-kilometre	2,000 pounds .685 ton-mile

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, R. Lund and B. Snider are the Statisticians, and S. Carpentier is Head of Production, Civil and General Aviation. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piétro is the Senior Statistician.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallor
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Impériales

Remerciements

Métriques

La présente publication a été préparée au Centre des sta tistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports. Elle a été produite par la Sous section des aéroports, de l'aviation civile et générale, don G. Baldwin est le chef, R. Lund et B. Snider sont les statisticiens et S. Carpentier est le chef de la production de l'aviation civile et générale. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piétro est la statisticienne principale, également contribué à la production de cette publication.

Table of Contents

Table des matières

		Page			Page
Highlights		٧	Faits saillant	s	V
Introduction		ix	Introduction		ix
Special Artic	les	×	Études spéc	iales	Х
SECTION 1	THE QUARTER IN REVIEW		SECTION I	REVUE DU TRIMESTRE	
Table 1.1	Ratios - Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
SECTION 2	OPERATING STATISTICS		SECTION 2	STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Table 2.1	Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7	Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3	FINANCIAL DATA		SECTION 3	DONNÉES FINANCIÈRES	
Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Table 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9	Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	EMPLOYMENT AND FUEL DATA		SECTION 4	DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11	Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I	12	Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau i	12

Table of Contents - Concluded

Table des matières - fin

		Page			Page
SECTION 5	FARE BASIS DATA		SECTION 5	DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Table 5.1	Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	14	Tableau 5.1	Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14
Table 5.2	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.2	Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Table 5.3	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	15	Tableau 5.3	Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Table 5.4	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	Tableau 5.4	Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	16
Table 5.5	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	17	Tableau 5.5	Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Table 5.6	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18	Tableau 5.6	Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	18
Notes to Us	sers		Notes aux u	tilisateurs	
Methodolog	y and Data Limitations	21	Méthodes et	t restrictions	21
Factors Wh	ich May Have Influenced the Data	25	Facteurs por	uvant avoir une incidence sur les données	25
Glossary		26	Glossaire		28
Publications Division	s Available from the Transportation	32	Publications	disponibles à la Division des transports	32

Highlights

Operating Statistics

- The number of passengers carried on all of the services offered by Canadian carriers rose 3% between the fourth quarters of 1988 and 1989. A 5% decline in Level I carriage was offset by an increase of a half million passengers on all other Canadian carriers. Canadian airlines experienced a 9% increase in charter enplanements during the fourth quarter of 1989. A 41% growth in the number of charter passengers on smaller (non Level I) carriers compensated for a 25% decline on the major airlines. Non Level I carriers also accounted for the 1% increase in passengers using scheduled services.
- The passenger load factors on scheduled operations for all three major Canadian air carriers increased during the fourth quarter of 1989. Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair reported increases of 3, less than 1 and 11 percentage points respectively, compared to the fourth guarter of 1988.
- Between the fourth quarters of 1988 and 1989. there were increases in average stage length of international, transborder and domestic charter flights. The average stage length of international charter flights rose marginally, from the fourth quarter of 1988. Increased travel to destinations in the southern United States caused the average stage length of transborder charters to rise 9% over the same period. During 1989, the number of firms carrying more than a 100,000 passengers on domestic charters doubled, filling the void left by Wardair's departure from the market. Equipped with large jets, these firms offered more long-haul flights, increasing the average stage length of fourth quarter domestic charters from over 400 in 1988 to over 700 kilometres in 1989.

Financial Data

Canadian Airlines International Ltd. and Wardair's 1989 fourth quarter yields (passenger revenue per passenger-kilometre) were higher than those reported in 1988. Between those two periods, Canadian Airline's yield rose 6%. A 8% increase pushed Wardair's yield to its' highest fourth quarter level ever, 7 cents per passenger-

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Le nombre de passagers transportés par les transporteurs aériens canadiens a augmenté de 3% entre les quatrièmes trimestres de 1988 et 1989. Une baisse de 5% du nombre de passagers transportés par les transporteurs de niveau I a été compensée par une augmentation d'un demi million de passagers transportés par les transporteurs canadiens des autres niveaux. Les lignes aériennes du Canada ont connu une augmentation de 9% des embarquements de passagers sur les vols d'affrètement au cours du quatrième trimestre de 1989. L'augmentation de 41% du nombre de passagers affrétés des transporteurs hors niveau I a compensé pour la baisse de 25% déclarée par les principaux transporteurs (niveau I). Les transporteurs hors niveau I ont également causé la hausse de 1% du nombre de passagers voyageant sur les vols réguliers.
- Les trois principaux transporteurs aériens canadiens ont enregistré une augmentation en termes de coefficients de remplissage de passagers sur les services réguliers au cours du quatrième trimestre de 1989. Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair ont déclaré des augmentations de 3, moins de 1 et 11 points de pourcentage respectivement, comparativement au quatrième trimestre de 1988.
- Entre les quatrièmes trimestres de 1988 et 1989, on a observé des augmentations de la distance moyenne de voyage des vols d'affrètement internationaux, transfrontaliers et intérieurs. La distance moyenne de voyage des vols d'affrètement internationaux a augmenté marginalement par rapport au quatrième trimestre de 1988. L'augmentation des voyages dans le sud des État-Unis a fait croître la distance movenne de voyage des services d'affrètement transfrontaliers de 9% au cours de la même période. Durant 1989, le nombre d'entreprises transportant plus de 100,000 passagers sur des vols d'affrètement intérieurs a doublé, comblant le vide laissé par le départ de Wardair du marché. Équipées de gros avions à réaction, ces entreprises ont offert plus de vols de longue distance, augmentant ainsi la distance moyenne de voyage des vols d'affrètement intérieurs de plus de 400 kilomètres au quatrième trimestre de 1988 à plus de 700 kilomètres en 1989.

Données financières

• Au cours du quatrième trimestre de 1989, les rapports recettes-passagers par passager-kilomètre pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair ont été supérieurs aux rapports déclarés en 1988. Entre ces deux périodes, le rapport recettes-passagers par passager-kilomètre de Canadien a augmenté de 6%. Une hausse de 8% a fait grimper celui de Wardair à un niveau

kilometre. Between 1988 and 1989, Air Canada's fourth quarter yield decreased 3%, falling below the level posted during the 1987 strike.

- Level I carriers' 1989 fourth quarter operating losses were twice those reported during the same period in the previous year. The increase in operating loss can be partially attributed to a relative growth in expenses. Aircraft operations and depreciation expense were the two primary contributors to a 6% rise in operating costs. Level I carriers' operating revenue only rose 1% in the fourth quarter of 1989 because of a \$32 million decline in revenues from charter services which partially offset a \$50 million increase in scheduled and incidental revenues.
- Wardair's 49% reduction in losses was the only improvement in operating income (loss) among Canadian Level I carriers. Air Canada reported a fourth quarter loss of \$39 million in 1989, compared with income of over \$35 million in the final quarter of 1988. Canadian's losses more than doubled between the same two periods. Of Canada's three Level I carriers, only Air Canada reported an increase in operating expenses. Canada's largest airline reported a 133% rise in its' depreciation expense and 24% increase in the cost of aircraft operations. Expenses fell 27% and nearly 1% for Wardair and Canadian respectively. Since PWA's purchase of Wardair, the airline's schedule and fleet were reduced. Fleet reductions allowed Wardair to cut it's depreciation and maintenance costs by 64% and 72% respectively. Streamlining and combining services with Canadian helped reduce general services and administration expense by 35% for Wardair and by 4% for Canadian between the fourth quarters of 1988 and 1989.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the fourth quarter 1989 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 8% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by 14%. For the international markets, the economy fare index rose by 7%, while the discount fare index increased by less than 1%.
- During the fourth quarter of 1989, 58% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, down from about 62% in 1988. For the international markets, over two out of every three (69%) scheduled passengers flew on discount fares.

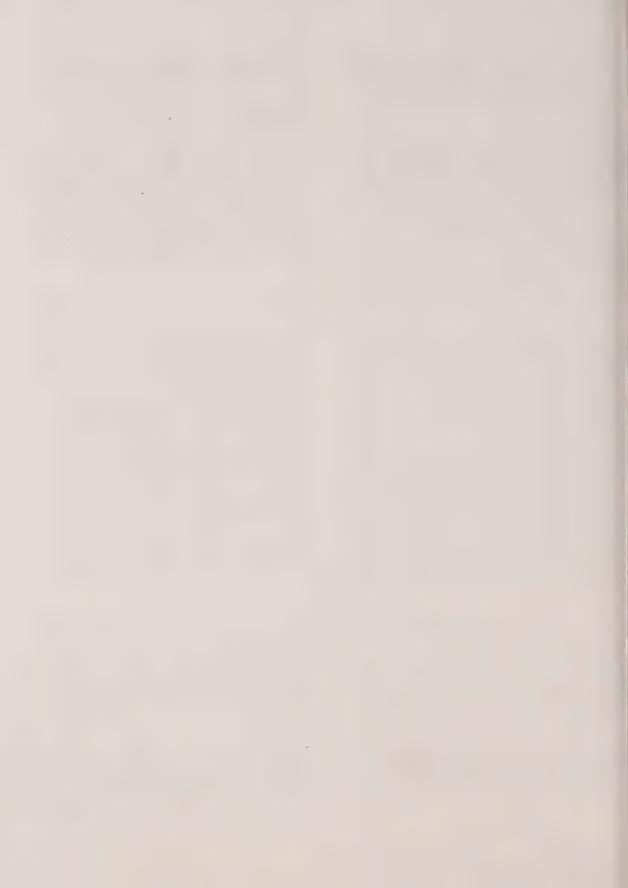
sans précédent pour le quatrième trimestre, soit 7 cent par passager-kilomètre. Entre les quatrièmes trimestre de 1988 et 1989, le rapport recettes-passagers pi passager-kilomètre d'Air Canada a diminué de 3% atteignant ainsi un niveau inférieur à celui établi durant l'grève de 1987.

- Les pertes d'exploitation des transporteurs aériens d niveau I ont doublé au cours du quatrième trimestre d 1989, par rapport aux pertes déclarées pour la mêm période de l'année précédente. L'augmentation de pertes d'exploitation peut être en partie attribuable à un croissance relative des dépenses. Les dépense d'exploitation des aéronefs et de dépréciation ont été le deux principales dépenses à contribuer à la hausse d 6% des coûts d'exploitation. Les recettes d'exploitatio des transporteurs de niveau I ont augmenté de seulemer 1% au cours du quatrième trimestre de 1989 à caus d'un repli de \$32 millions des recettes déclarées pour le services d'affrètement qui a partiellement contre-balanc l'augmentation de \$50 millions des recettes provenar des services réguliers et des recettes accessoires liée au transport aérien.
- La baisse de 49% des pertes de Wardair a été la seul amélioration du revenu d'exploitation (perte) parmi le transporteurs aériens canadiens de niveau I. Air Canada déclaré une perte de \$39 millions au quatrième trimestr 1989, comparativement à un revenu de plus de \$3 millions au dernier trimestre de 1988. Les pertes d Canadien ont plus que doublé entre les deux périodes Des trois transporteurs aériens canadiens de niveau I, A Canada fût le seul à déclarer une augmentation de dépenses d'exploitation. La principale ligne aérienne d Canada a déclaré des augmentations de 133% de s dépense de dépréciation et de 24% du coût d'exploitation des aéronefs. Les dépenses de Wardair et de Canadie ont chuté de 27% et près de 1% respectivement. Depui que PWA a acheté Wardair, son horaire et sa flotte or été réduits. Les réductions de sa flotte ont permis Wardair de couper ses dépenses de dépréciation (d'entretien de 64% et 72% respectivement. L rationalisation et la combinaison des services ave Canadien ont permis de réduire les frais généraux d services et d'administration de 35% pour Wardair et d 4% pour Canadien entre les quatrièmes trimestres d 1988 et 1989.

Données sur la base tarifaire

- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique non désaisonnalisé pour les service intérieurs réguliers a progressé de 8% au cours d' quatrième trimestre de 1989, alors que l'indice des tariréduits a augmenté de 14%. Pour les marché internationaux, l'indice des tarifs économiques s'est acci de 7%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté d' moins de 1%.
- Au cours du quatrième trimestre de 1989, 58% de passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tariliréduits, en regard d'environ 62% en 1988. Pour le marchés internationaux, plus de deux passagers sur tro (69%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.

- Two provinces (New Brunswick and Saskatchewan) registered an increased utilization of discount fares during the fourth quarter of 1989. Quebec and Prince Edward Island with respective decreases of 7 and 5 percentage points compared to the same period in 1988, posted the largest declines.
- During the fourth quarter of 1989, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$179, up 16% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$308, an increase of approximately 1% relative to a year earlier. Domestic air fares increased substantially as the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year.
- Deux provinces (lé Nouveau-Brunswick et la Saskatchewan) ont enregistré une utilisation accrue des tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1989. Le Québec et l'Île-du-Prince-Édouard avec des baisses respectives de 7 et 5 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes diminutions par rapport à la même période en 1988.
- Au cours du quatrième trimestre de 1989, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$179, en hausse de 16% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$308, en hausse d'environ 1% par rapport à l'année précédente. Les tarifs aériens intérieurs ont fortement augmenté alors que les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente.



Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication Air Carrier Operations in Canada and the redesigned annual publication Canadian Civil Aviation maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, Air Carrier Operations in Canada, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des trans- porteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Articles

An Overview of the Canadian Air Fare Indexes¹, 1983-1989

This study presents a composite picture of the quarterly trends in the price of travel on domestic routes for the period 1983-1989. Also, the domestic air fare indexes are compared to the Consumer Price Index (CPI), the Consumer Price Index – public transportation and the Consumer Price Index – air transportation.

The implementation of a new economic regulatory reform for air transportation in Canada on January 1, 1988 resulted in substantial price shifts. With this reform, changes in domestic air fares utilized by travellers were expected as a result of increases in both price competition and service competition.

During the first year (1988) of deregulation in Canada, the air fares (all fares) paid by the domestic travellers increased at a moderate rate. Compared to the previous year, the "air fare index – all fares" for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) rose in each quarter, the increases ranging from 1.8% for the third quarter to 6.1% for the fourth quarter. The most notable source of price increases was the economy fares², which jumped sharply in each quarter (approximately 10.0%). These rises were slightly offset by the discount fares as they eased in three of the four quarters.

The principal factor explaining the increased price discounting in Canada, in 1988 over 1987, was attributed to the intense competition between the three major carriers for market shares. Canadian Airlines International Ltd. with its restructured schedule, and Wardair with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in order to acquire a larger market share of passenger traffic.

In 1989, the "air fare index – all fares" continued to creep upwards. During the fourth quarter of 1989, for example, the index reached 144.8, which represents an increase of 11.0% compared to the fourth quarter of 1988. In 1989, the discount fares experienced greater increases than the economy fares.

Études spéciales

Un aperçu général des indices des tarifs aériens canadiens¹, 1983-1989

L'exposé qui suit présente un tableau d'ensemble des tendances trimestrielles dans le prix des voyages sur les liaisons intérieures pour la période 1983-1989. Egalement, les indices des tarifs aériens intérieurs sont comparés à l'indice des prix à la consommation (IPC), l'indice des prix à la consommation – transport public et l'indice des prix à la consommation – transport aérien.

La mise en oeuvre d'une nouvelle réforme de la réglementation économique du transport aérien au Canada le 1er janvier 1988 a résulté en des changements de prix substantiels. Avec cette réforme, des changements dans les tarifs aériens utilisés par les voyageurs se déplaçant au Canada étaient anticipés suite à une amélioration de la situation concurrentielle à la fois au niveau des prix et des services.

Au cours de la première année (1988) de la déréglementation au Canada, les tarifs aériens (tous les tarifs payés par les voyageurs intérieurs ont augmenté à un taux modéré. Par rapport à l'année précédente, "l'indice des tarifs aériens – tous les tarifs" pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Lée et Wardair) à augmenté à chaque trimestre, les progressions variant entre 1.8% pour le troisième trimestre à 6.1% pour le quatrième trimestre. Les tarifs économiques² expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement à chaque trimestre (environ 10.0%). Les tarifs réduits devaien légèrement compenser ces hausses, puisqu'ils ont recult dans trois des quatre trimestres.

Le principal facteur expliquant la réduction accrue de tarifs au Canada, en 1988 par rapport à 1987, peut être attribué à la concurrence intense entre les trois principaus transporteurs pour acquérir une plus grande part du marché Les Lignes aériennes Canadien International Ltée avec leu horaire restructuré et Wardair avec son horaire amélioré su les routes interurbaines achalandées, ont utilisé les tarif réduits pour se faire concurrence et pour rivaliser avec Al Canada, dans le but d'accroître leur part du marché du trafide passagers.

En 1989, "l'indice des tarifs aériens – tous les tarifs" continué de se redresser. Au cours du quatrième trimestre d 1989, par exemple, l'indice a atteint 144.8, ce qui représent une hausse de 11.0% par rapport au quatrième trimestre d 1988. En 1989, les tarifs réduits ont enregistré de augmentations supérieures à celles des tarifs économiques.

¹ The air fare indexes are derived from the Fare Basis Survey. For the methodology for these indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication.

² Includes business class fares.

Les indices des tarifs aériens proviennent de l'Enquête sur l base tarifaire. Pour la méthode pour ces indices, consulté l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication.

Comprend la classe affaires.

Reduced market share competition during 1989 was partially responsible for the large increases. Furthermore, after being bought out by PWA Corporation, Wardair's price structure was realigned to match that of its' new parent. Finally, airlines were under pressure to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft.

The data presented in Figure 1 reveal that the impact of the economic regulatory reform on economy fares in the domestic sector is clearly evident. While in both the southern sector and the northern sector, economy fares have increased much more rapidly than discount fares, economy fares rose faster in the deregulated southern sector than in the northern sector, where services are still regulated.

As evidenced by this figure, on a quarter-toquarter basis, the economy fare index for both sectors has shown a steady pattern of growth since 1983, while the discount fare index has experienced a sluggish trend. The mixed composition of this fare type group (includes fare types such as advance purchase excursion, charter class, group, seat sales) may explain the large fluctuations. La baisse de la concurrence concernant la part de marché explique en partie les hausses de tarifs observées en 1989. De plus, après que Wardair eut été acheté par la Société PWA, sa structure tarifaire fut réalignée pour égaler celle de son nouveau parent. Finalement, les compagnies aériennes faisaient face à une pression accrue pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils.

Les données présentées à la figure 1 montrent que l'impact de la réforme de la réglementation économique sur les tarifs de la classe économique dans le secteur intérieur est nettement évident. Alors que dans le secteur du sud et le secteur du nord, les tarifs économiques ont augmenté beaucoup plus rapidement que les tarifs réduits, les tarifs économiques se sont redressés plus fortement dans le secteur déréglementé du sud que dans le secteur nord, où les services sont encore réglementés.

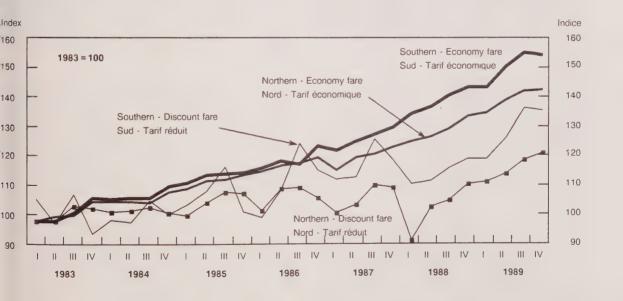
Tel qu'il est montré dans cette figure, sur la base d'un trimestre à l'autre, l'indice des tarifs de la classe économique pour les deux secteurs a suivi un profil de croissance soutenue depuis 1983, alors que l'indice des tarifs réduits a accusé une tendance hésitante. La composition mixte de ce groupe tarifaire (comprend par exemple, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif noli-prix, le tarif de groupe et le tarif de solde de places) peut expliquer les fortes variations.

Figure 1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted), 1983-1989

Figure 1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés), 1983-1989



Comparative Price Indexes: Air Fare Index Vs Consumer Price Index, CPI - Public Transportation and CPI - Air Transportation 1983-1989 Indices comparatifs des prix: indice des tarifs aériens par rapport à l'indice des prix à la consommation, l'IPC - transport public et l'IPC - transport aérien, 1983-1989

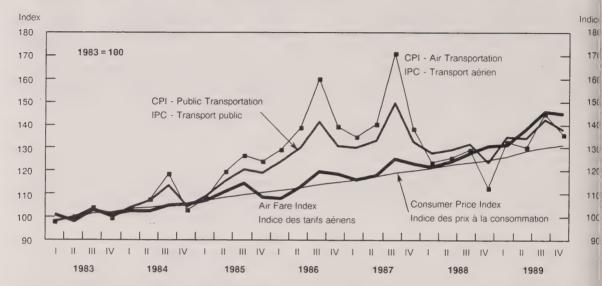


Figure 2 shows that between the fourth quarter 1983 and the fourth quarter 1989, the price of air transportation services increased at a higher rate than the general economy (44.1% versus 28.7%), as measured by the CPI. In several quarters, the "air fare index – all fares" and the CPI index coincide. During the third quarter, which is the high season in Canada, the price of air transportation is approximately 3-5% (except for 1989 when the proportion stood at 11.8%) higher than the CPI.

Figure 2 also suggests that between 1983 and 1988, the price of air transportation services, relative to the base year 1983, increased at a slower rate than the price of the overall public transportation sector. It should be noted, however, that since the second quarter of 1989, the price of air transportation services has increased at a higher rate than the Consumer Price Index – public transportation. Over the study period, the "air fare index – all fares" has risen by 44.1% as opposed to a 37.8% increase for public transportation.

It is worthwhile to note that since the beginning of the easing of the economic regulation announced in the "New Canadian Air Policy" on May 10, 1984, the public transportation index has exceeded, in general, the air fare index in each quarter. In this regard, the ratio domestic all fares – index to the Consumer Price Index – public transportation has hovered between 0.84 and 0.98, with the exception of the fourth quarter 1984 and 1988 and the last three quarters of 1989, when it stood at 1.01, 1.06, 1.03, 1.03 and 1.05 respectively.

La figure 2 montre qu'entre le quatrième trimestre de 1983 et le quatrième trimestre de 1989, le prix des service du transport aérien a augmenté plus rapidement qui l'économie en général (44.1% contre 28.7%), selon l'IPC Dans plusieurs trimestres, "l'indice des tarifs aériens – toules tarifs" et l'IPC coïncident. Au cours du troisième trimestre qui est la saison de pointe au Canada, le prix du transpor aérien est approximativement 3-5% (à l'exception de 1989 or la proportion s'établissait à 11.8%) plus élevé que l'IPC.

La figure 2 suggère également qu'entre 1983 et 1988, le prix des services du transport aérien, relativement à l'annér de base 1983, a augmenté à un rythme plus lent que le prix de l'ensemble des secteurs du transport public. Il convient de noter, cependant, que depuis le deuxième trimestre de 1989 le prix des services du transport aérien a augmenté plur rapidement que l'indice des prix à la consommation transport public. Au cours de la période sous étude, "l'indice des tarifs aériens – tous les tarifs" a augmenté de 44.1% comparativement à une augmentation de 37.8% pour l'indice du transport public.

Il vaut la peine de souligner que depuis que la réglementation économique a été allégée avec l'annonce le 10 mai 1984 de la "Nouvelle politique aérienne du Canada" l'indice du transport public a dépassé, en général, l'indice des tarifs aériens à chaque trimestre. À cet égard, le rapport entre l'indice des tarifs – tous les tarifs pour les services intérieurs et l'indice des prix à la consommation – transport public coscillé entre 0.84 et 0.98, exception faite du quatrième trimes tre 1984 et 1988 et des trois derniers trimestres de 1989, où s'établissait à 1.01, 1.06, 1.03, 1.03 et 1.05 respectivement.

The comparison of the air fare index with the air component of the CPI, shows substantial differences between the two index series. In most of the quarters, the CPI for air transportation (since September 1984, based on excursion and seat sale fares) exceeded the "air fare index – all fares". Since 1988, the two air fare indexes are more comparable, except for the fourth quarter of 1988.

The CPI Air Fare Index is based on domestic and international routes. So, if the air fare index derived from the Fare Basis Survey also encompassed the international sector, the difference between the two air fare indexes would be even greater than the one shown on Figure 2, as the domestic index grew quicker (2.6 times faster) than the international index.

It should be pointed out that prices on the international routes are governed by bilateral and multilateral agreements which vary in the degree to which they restrict fare movements.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Fourth Quarter, 1989

Table 1 below presents the operations of the affiliate networks of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (Canadian), and the operations of the families, which includes the major carriers, for the fourth quarter of 1989.

Table 1

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – Fourth Quarter, 1989

La comparaison de l'indice des tarifs aériens avec la composante du transport aérien de l'IPC, montre des différences substantielles entre les deux séries d'indices. Dans la plupart des trimestres, l'IPC pour le transport aérien (depuis septembre 1984, établi d'après les tarifs excursion et de solde de places) a dépassé "l'indice des tarifs aériens – tous les tarifs". Depuis 1988, les deux indices des tarifs aériens se comparent davantage, à l'exception du quatrième trimestre de 1988.

L'IPC du transport aérien est fondé sur les routes intérieures et internationales. Aussi, si l'indice des tarifs aériens provenant de l'Enquête sur la base tarifaire englobait également le secteur international, la différence entre les deux indices des tarifs aériens serait supérieure à celle montrée à la figure 2, puisque l'indice intérieur a progressé plus rapidement (2.6 fois plus rapidement) que l'indice international.

Il convient de souligner que des accords bilatéraux et multilatéraux régissent les prix sur les routes internationales. Ces accords diffèrent dans le degré auquel ils restreignent les mouvements de tarifs.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Quatrième trimestre, 1989

Le tableau 1 ci-dessous présente les opérations des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (Canadien), ainsi que les opérations des groupes, lesquels incluent les principaux transporteurs, pour le quatrième trimestre de 1989.

Tableau 1

Opérations des services réguliers des réseaux d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Quatrième trimestre, 1989

		Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
		Affiliés d'Air Canada	Affiliáes des Lignes aériennes Canadien International	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers - Passagers		843 305	737 783	4 054 214	2 470 074
Percentage change - Variation en pourcentage	%	33.5	7.6	9.6	-6.4
Market Share - Part du marché	%	11.9	10.4	57.0	34.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000	349 441	311 299	5 746 705	4 117 427
Percentage change - Variation en pourcentage	%	44.3	27.9	10.4	-6.0
Market Share - Part du marché	%	3.2	2.8	52.0	37.2
Passenger revenue - Recettes-passagers	\$'000	88 089	80 281	672 208	461 749
Percentage change - Variation en pourcentage	%	47.8	22.8	10.0	1.3
Hours Flown - Heures de vol		43 848	53 234	130 495	115 583
Percentage change - Variation en pourcentage	%	18.3	14.4	7.1	-1.0
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilometre	\$	0.25	0.26	0.12	0.11

The Air Canada affiliate network consists of Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a division of Soundair Corporation) and Northwest Territorial Airways. The Canadian affiliate network includes Air Atlantic, Calm Air, Lignes aériennes Inter-Quebec, Ontario Express, Quebecair and Time Air. Scheduled services of Quebecair and Lignes aériennes Inter-Quebec are marketed under the name of Inter-Canadian.

During the fourth quarter of 1989, the market shares of the two families rose; they now account for 91.7% of enplanements and 89.2% of passenger-kilometres. The growth can be attributed to the Air Canada family which gained 4.4 and 4.3 percentage points in passengers and passenger-kilometres respectively. For the third consecutive quarter, Air Canada's affiliates had a larger share of the market than their Canadian counterparts. Equiped with more aircraft, Air Alliance and AirBC showed substantial output increases between the fourth quarters of 1988 and 1989. Air Alliance doubled its' fleet adding three more Dash-8s; AirBC added two more BA 46 jets.

Le réseau de transporteurs affiliés d'Air Canada es constitué de: Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, A Toronto (une division de la Société Soundair) et Northwes Territorial Airways. Le réseau de transporteurs affiliés di Canadien se compose de: Air Atlantic, Calm Air, les Ligne aériennes Inter-Québec, Ontario Express, Québecair et Tim Air. Les services réguliers pour Québecair et les Ligneaériennes Inter-Québec sont exploités sous le nom d'Inter Canadien.

Au cours du quatrième trimestre de 1989, les parts di marché des deux groupes ont augmenté; ils détiennen présentement 91.7% des passagers embarqués et 89.2% de passagers-kilomètres. Cette croissance peut être attribuée au groupe d'Air Canada qui a déclaré des hausses de 4.4 et 4.5 points de pourcentage en termes du nombre de passagers de passagers-kilomètres, respectivement. Pour le troisième trimestre de suite, les affiliés d'Air Canada se sont partagé une plus grande part du marché que leurs homologues de Canadien. Équipés de plus d'aéronefs, Air Alliance et AirBC ont déclaré un rendement considérablement supérieur au quatrième trimestre de 1989, comparativement au même trimestre de 1988. Air Alliance a doublé sa flotte en y ajoutan trois DASH-8; AirBC a ajouté deux avions à réaction BA46 de plus.

Section 1 THE QUARTER IN REVIEW

fable 1.1

Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1989

Section 1 REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1989

	_		Total			Air Canada	
		1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
				%			%
assenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.100	0.102	2.0	0.111	0.108	2.7
Soods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilometre de marchandises, services réguliers	\$	0.385	0.365	-5.2	0.399	0.376	-5.8
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.796	0.808	1.5	0.870	0.847	-2.6
otal operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	32 475	32 562	0.3	30 339	31 424	3.6
otal operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	97.67	93.31	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	105.54	94.79	
			Canadi»n			Wardair	
	_	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
	_			%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.094	0.100	6.4	0.067	0.072	7.5
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.379	0.365	-3.7	0.289	0.258	-10.7
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.793	0.821	3.5	0.555	0.563	1.4
Fotal operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	32 982	32 306	-2.0	47 146	48 041	1.9
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	93.85	94.12		79.10	79.99	

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators, October-December 1989

Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis, Octobre-décembre 1989

		1988	1989	Change Variation
				%
Population of Canada - Population du Canada	'000	26 023.5	26 355.2	1.3
Employed labour force (s.a.) - Population active				
occupée (dés.)	'000	12 326	12 547	1.8
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	413 724	448 940	8.5
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	15 898.1	17 034.2	7.1
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	106.2	(3)	
- International travel - Voyages internationaux	\$	76.3	83.4	9.3
Average spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	575.5	(3)	
- International travel - Voyages internationaux	\$	1 008.6	1 003.1	-0.5
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	155.2	179.2	15.5
- International travel - Voyages internationaux	\$	304.0	308.4	1.4
Consumer Price Index - Indice des prix à la				
consommation	1983 = 100	104.6	121.0	E 4
 All items - Ensemble Transportation - Transports 		124.6 119.7	131.0 127.7	5.1 6.7
Public transportation - Transport public		123.2	137.6	11.7
Travel price index - Indice des prix des		16.016	107.10	
voyages	1983 = 100	123.1	131.6	6.9
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de				
niveau I)	1983 = 100	100 5	444.0	44.0
 Domestic travel – Voyages intérieurs International travel – Voyages internationaux 		130.5 110.6	144.8 112.8	11.0 2.0
, ,		110.6	112.8	2.0
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100			
- All industries - Toutes les industries	1903 - 100	127.7	131.6	3.1
- Transport industry - Industrie du		127.7	707.0	0.,
transport		132.2	131.8	-0.3
- Air transportation - Transport aérien		153.1	151.4	-1.1
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie				
du transport	%	17.6	17.5	

⁽s.a.) - seasonally adjusted. - (dés.) - désaisonnalisé.

Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

Source: Canadian Statistical Review and Bank of Canada. - Revue statistique du Canada et Banque du Canada.

² Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.

This figure is not available for the year 1989, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1989, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans.

Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Section 2 OPERATING STATISTICS

fable 2.1 Operating Statistics - Canadian Air Carriers, October-December 1989

Section 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Octobre-décembre 1989

	Levels I-III				Levels I-IV		
		Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
		1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services							
Number of carriers included ¹ - Nombre de							
transporteurs inclus ¹		88	84	-4.5	264	254	-3.8
'assengers - Passagers		7 932	8 095	2.1	8 209	8 419	2.6
3oods carried - Marchandises transportées	kg	150 541	155 142	3.1	160 277	169 261	5.6
'assenger-kilometres - Passagers-kilomètres		13 613 971	13 933 484	2.3	13 926 714	14 535 960	4.4
Passagers, tonnes-kilomètres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 361 397	1 393 348	2.3	1 392 671	1 453 596	4.4
300ds tonne-kilometres - Marchandises,		1 001 007	1 000 040	2.0	1 002 071	1 433 330	7.7
tonnes-kilomètres		414 102	419 066	1.2	449 824	461 458	2.6
fotal tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		1 775 499	1 812 414	2.1	1 842 496	1 915 054	3.9
Hours flown - Heures de vol		360	364	1.2	466	489	4.8
Tours now 1 - Fredres de Voi		360	304	1.2	400	403	4.0
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		6 877	6 981	1.5	7 020	7 121	1.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg	125 187	129 391	3.4	125 304	129 768	3.6
³assenger-kilometres - Passagers-kilomètres		10 886 917	11 021 545	1.2	10 933 335	11 059 681	1.2
³ assenger tonne-kilometres – Passagers,							
tonnes-kilomètres		1 088 692	1 102 155	1.2	1 093 334	1 105 968	1.2
300ds tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		384 018	398 431	3.8	384 046	398 526	3.8
Fotal tonne-kilometres – Total des tonnes-		364 016	390 431	3.0	364 040	330 320	5.0
kilomètres		1 472 710	1 500 586	1.9	1 477 380	1 504 494	1.8
Hours flown - Heures de vol		284	293	3.2	300	304	1.4
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		1 056	1 114	5.5	1 189	1 299	9.3
Goods carried - Marchandises transportées	kg	25 354	25 751	1.6	34 973	39 493	12.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		2 727 054	2 911 939	6.8	2 993 379	3 476 279	16.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers,		272 705	291 194	6.8	299 338	347 628	16.1
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		272 705	291 194	0.0	299 330	347 020	10.1
tonnes-kilomètres		30 084	20 635	-31.4	65 778	62 931	-4.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		302 789	311 829	3.0	365 116	410 559	12.4
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à							
voilure fixe		75	71	-4.4	109	120	9.7
Hours flown: helicopters - Heures de vol:		^		-80.4	57	65	13.6
hélicoptères Hours flown: total - Heures de vol: total		2 77	72	-80.4 -6.3	166	184	11.0

Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1989

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV,
Octobre-décembre 1989

•		Dome	estic	Transf	oorder	Other inte	ernational
		Intér	ieur	Transfr	ontalier	Autre international	
		1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		5 630	-0.1	1 539	11.0	1 250	5.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg	105 521	3.4	15 280	5.6	48 460	10.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	J	5 535 421	0.7	2 735 106	14.5	6 265 433	3.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		553 542	0.7	273 511	14.5	626 543	
tonnes-kilomètres		136 921	1.7	38 569	-6.6	285 968	4.4
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		690 463	0.9	312 079	11.4	912 511	
Hours flown - Heures de vol		374	2.8	52	. 11.2	63	12.9
Complete victoria							
Scheduled services - Services réguliers		5 007	0.0	070	0.0	751	4.2
Passengers - Passagers	1	5 397	-0.3	972			
Goods carried - Marchandises transportées	kg	81 553	4.0	10 680		37 535	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 365 384	-0.7	1 330 807	6.0	4 363 491	۷.۱
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		536 538		133 081		436 349	
tonnes-kilomètres		123 990	3.3	29 413	3.9	245 123	4.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		660 529	0.1	162 494	5.6	681 472	2.
Hours flown - Heures de vol		232		35		37	
TIOUIS HOWIT TIOUIGS NO VOI							
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		232	6.0	567	13.0	499	6.3
Goods carried - Marchandises transportées	kg	23 967	1.5	4 600	12.7	10 925	50.
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		170 037	79.3	1 404 299	23.9	1 901 943	3 7.
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		17 004	79.3	140 430	23.9	190 194	7.
tonnes-kilomètres – Marchandises,		12 931	-11.6	9 155	-29.5	40 845	5 7.
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		29 935	24.1	149 585	18.4	231 039	7.
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: voilure fixe		. 88	10.8	17	10.6	15	5 2.
Hours flown: helicopters - Heures de vol:		**				11	79.
hélicoptères Hours flown: total - Heures de vol: total		54 141		17	-100.0	26	

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, evel I, October-December 1989

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1989

			Total		Air Canada		
		1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
III services - Tous les services							
'assengers - Passagers		5 926	5 631	-5.0	3 173	3 376	6.4
Roods carried - Marchandises transportées	kg	116 074	116 756	0.6	70 896	72 992	3.0
'assenger-kilometres – Passagers-kilomètres 'assenger tonne-kilometres – Passagers,			11 320 491	-3.9	5 304 003	5 837 352	. 10.1
tonnes-kilomètres		1 177 664	1 132 049	-3.9	530 400	583 735	10.1
acods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		391 836	398 031	1.6	227 683	238 005	4.5
otal tonne-kilometres - Total des tonnes-		031 000	330 031	1.0	22/ 003	236 003	4.5
kilomètres		1 569 500	1 530 080	-2.5	758 083	821 740	8.4
fours flown - Heures de vol		184	172	-6.6	87	90	2.8
Scheduled services - Services réguliers							
'assengers - Passagers		5 355	5 201	-2.9	3 067	3 211	4.7
Boods carried - Marchandises transportées	kg	113 063	115 254	1.9	70 323	72 811	3.5
*assenger-kilometres - Passagers-kilomètres		10 197 431	10 191 770	-0.1	4 961 348	5 397 264	8.8
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		16 294 315	15 794 972	-3.1	7 765 822	8 178 130	5.3
'assenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	62.58	64.53		63.89	66.00	
Passagers, Passagers, tonnes-kilomètres Aoods tonne-kilomètres Aoods tonne-kilometres – Marchandises,		1 019 743	1 019 177	-0.1	496 135	539 726	8.8
tonnes-kilomètres		376 220	391 156	4.0	224 721	237 059	5.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		1 395 963	1 410 333	1.0	720 855	776 785	7.8
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 410 590	2 346 537	-2.7	1 247 702	1 289 499	3.3
//eight load factor - Coefficient de chargement	%	57.91	60.10	***	57.77	60.24	
Hours flown - Heures de vol	,,	169	161	-4.7	85	87	2.2
Charter services - Services d'affrètement					,		
Passengers - Passagers		571	430	-24.6	106	165	55.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	3 011	1 502	-50.1	573	181	-68.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	9	1 579 206	1 128 722	-28.5	342 655	440 088	28.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		157 921	112 872	-28.5	34 266	44 009	28.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		15 616	6 875	-56.0	2 962	946	-68.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		173 537	119 747	-31.0	37 228	44 955	20.8
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe Hours flown: helicopters - Heures de vol:		16	11	-27.4	3	3	20.1
hélicoptères — Heures de Voi.				-	-		
Hours flown: total - Heures de vol: total		16	11	-27.4	3	3	20.1

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1989 - Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1989 - fin

		Canadi»n		Wardaır		
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
	2 176	1 901	-12.6	576	354	-38.6
kg	37 989	38 734	2.0	7 189	5 030	-30.0
	4 587 136	4 137 618	-9.8	1 885 498	1 345 522	-28.6
	458 714	413 762	-9.8	188 550	134 552	-28.6
	128 660	132 980	3.4	35 493	27 046	-23.8
	507 274	F46 740	6.0	224 042	101 500	27.0
						-27.9 -24.4
		00	12.7		.0	27
						-23.4
kg						-18.2
	4 137 746	3 806 128	-8.0	1 098 338	988 379	-10.0
	6 477 122	5 949 468	-8.1	2 051 371	1 667 374	-18.7
%	63.88	63.97		53.54	59.28	
	413 775	380 613	-8.0	100 834	08 838	-10.0
	127 720	131 838	3.2	23 780	22 259	-6.4
	541 494	512 451	-5.4	133 613	121 097	-9.4
	914 649	870 821	-4.8	248 239	186 217	-25.0
9/	50.20	E0 0E		E2 02	65.02	
%						-13.8
	70	02	-11.2	14	12	-13.0
	225	169	-24.7	240	96	-59.9
kg						-60.6
						-54.6
	44 939	33 149	-26.2	78 716	35 714	-54.6
						-59.1
	45 879	34 291	-25.3	90 429	40 501	-5 5 .2
	7	5	-26.3	6	3	-50.8
	1					
	kg %	'0000 kg 2 176 kg 37 989 4 587 136 458 714 128 660 587 374 78 1 952 kg 37 557 4 137 746 6 477 122 % 63.88 413 775 127 720 541 494 914 649 % 59.20 70 kg 432 449 390 44 939 940 45 879	1988 1989 '000 '000 kg 2 176 1 901 37 989 38 734 4 587 136 4 137 618 458 714 413 762 128 660 132 980 587 374 546 742 78 68 kg 1 952 1 732 kg 37 557 38 203 4 137 746 3 806 128 6 477 122 5 949 468 % 63.88 63.97 413 775 380 613 127 720 131 838 541 494 512 451 914 649 870 821 % 59.20 58.85 70 62 kg 432 531 449 390 331 490 44 939 33 149 940 1 142 45 879 34 291	Test Property of the property	1988	1988

'able 2.4
lelicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1989

Total

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Octobre-décembre 1989

	1988	1989	Change Variation
	No Nbre	No Nbre	%
umber of carriers - Nombre de transporteurs	47	50	6.4
mestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	4 059	3 198	-21.2
Prince Edward Island — Île-du- Prince-Édouard			
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	-	170	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick			
Quebec - Québec	12 029	11 365	-5.5
Ontario .	3 993	2 983	-25.3
f anitoba	2 463	2 295	-6.8
Saskatchewan	1 292	1 309	1.3
Alberta	8 530	5 415	-36.5
British Columbia - Colombie-Britannique	15 011	23 022	53.4
/ukon	774	640	-17.3
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	2 625	4 448	69.4
Total	50 776	54 845	8.0
ernational	6 078	10 880	79.0
tal	56 854	65 725	15.6

Section 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels I-III, October-December 1989

Section 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Octobre-décembre 1989

			Change
	1988	1989	Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	1 318 905 1 160 447 158 458	1 389 766 1 230 845 158 921	5.4 6.1 0.3
Charter services - Services d'affrètement - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	192 265 173 100 19 165	177 009 164 224 12 785	-7.9 -5.1 -33.3
Other flying services - Autres services aériens	3 032	3 780	24.6
Subsidies – Subventions d'exploitation Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport	1 207	1 300	7.8
aérien, nettes	65 798	87 986	33.7
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	1 581 207	1 659 840	5.0
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol Aircraft operations – Exploitation des	18 943	22 482	18.7
aéronefs	542 278	622 201	14.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol General services and administration – Services	200 947	210 705	4.9
généraux et administration Depreciation – Dépréciation	792 713 59 344	845 418 63 237	6.6 6.6
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 614 226	1 764 043	9.3
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	(33 019)	(104 202)	215.6
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	50 686	189 468	273.8
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	22 828	16 876	-26.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors	76 676	90 969	18.6
exploitation, nets Total non-operating income (expenses), net -	(23 414)	(79 432)	239.3
Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(26 576)	35 943	
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant deductions de l'impôt	(59 595)	(68 260)	14.5
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu	(00 000)	(00 200)	14.5
(remboursement d'impôt)	(27 927)	(27 295)	-2.3
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(31 668)	(40 964)	29.4

able 3.2 1come Statement - Canadian Air Carriers, evel I, October-December 1989

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1989

	Total			Air Canada			
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation	
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%	
perating revenues - Recettes d'exploitation							
cheduled services - Services réguliers Passengers - Passagers Goods - Marchandises	1 160 433 1 015 462 144 972	1 179 730 1 036 863 142 868	1.7 2.1 -1.5	641 219 551 513 89 706	673 143 584 119 89 024	5.0 5.9 -0.8	
harter services - Services d'affrètement Passengers - Passagers Goods - Marchandises	89 306 85 767 3 540	56 352 54 111 2 241	-36.9 -36.9 -36.7	18 487 17 521 966	22 800 22 548 252	23.3 . 28.7 -73.9	
ther flying services - Autres services aériens	1 142	-	-100.0			-	
ubsidies - Subventions d'exploitation et incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport		-		-	-	-	
aérien, nettes	38 883	70 510	81.3	9 180	25 613	179.0	
otal operating revenues - Total des recettes d'exploitation	1 289 765	1 306 593	1.3	668 886	721 556	- 7.9	
perating expenses - Dépenses d'exploitation							
faintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol ircraft operations – Exploitation des	15 258	15 015	-1.6	8 805	8 950	1.6	
aéronefs faintenance, flight equipment - Frais	413 774	462 552	11.8	185 958	229 869	23.6	
d'entretien, équipement de vol general services and administration – Services	144 398	142 267	-1.5	86 806	89 320	2.9	
généraux et administration Depreciation - Dépréciation	704 526 42 596	730 943 49 528	3.7 16.3	339 681 12 541	403 837 29 270	18.9 133.4	
otal operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 320 552	1 400 305	6.0	633 791	761 246	20.1	
)perating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	(30 787)	(93 713)	204.4	35 095	(39 690)		
Ion-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation							
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	35 942	188 516	424.5	43 438	154 803	256.4	
nterest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptés	21 333 59 094	15 588 62 874	-26.9 6.4	10 372 26 780	2 683 28 354	-74.1 5.9	
nterest expenses - Intérêts versés discellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors	(25 549)	(81 796)	220.2	(1841)	(44)	-97.6	
exploitation, nets otal non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors	(25 549)	(81790)	220.2				
exploitation, nets ncome (loss) before provision for income	(27 369)	59 434		25 190	129 088	412.5	
taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(58 156)	(34 279)	-41.1	60 285	89 398	48.3	
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu	(00.005)	(24 385)	-19.7	19 851	31 943	60.9	
(remboursement d'impôt) Net income (loss) - Revenu (perte) net	(30 365) (27 791)	(9 894)	-64.4	40 434	57 455	42.1	

Table 3.2

Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1989 - Concluded

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1989 - fin

,	Canadı»n			Wardair		
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	438 637	429 579	-2.1	80 578	77 009	-4.
- Passengers - Passagers	390 255	381 468	-2.3	73 694	71 276	-3.0
- Goods - Marchandises	48 382	48 111	-0.6	6 884	5 733	-16.
Charter services - Services d'affrètement	27 077	19 540	-27.8	43 742	14 012	-68.
- Passengers - Passagers	26 583	18 930	-28.8	41 662	12 633	-69.
- Goods - Marchandises	494	610	23.6	2 080	1 379	-33.
Other flying services - Autres services						
aériens	1 142		-100.0	-		
Subsidies - Subventions d'exploitation Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport		-	-			
aérien, nettes	27 153	42 670	57.1	2 550	2 227	-12.
Total operating revenues - Total des recettes						
d'exploitation	494 009	491 788	-0.4	126 870	93 248	-26.
Operating expanses - Dépanses d'exploitation						
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment -	4.540	4 000	4.0	1.011	4 700	
Frais d'entretien, biens et équipement au sol	4 512	4 303	-4.6	1 941	1 762	-9.
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	167 700	174 294	3.9	60 116	58 388	-2.
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	50 123	50 894	1 =	7 469	2 054	-72.
General services and administration - Services	30 123	30 694	1.5	7 409	2 054	-/2.
généraux et administration	288 160	277 852	-3.6	76 684	49 254	-35.
Depreciation - Dépréciation	15 876	15 148	-4.6	14 180	5 110	-64.
	15 6/6	13 140	-4.0	14 100	5 110	-04.
Total operating expenses - Total des dépenses	F0C 071	500 401	0.7	160 200	110 500	0.77
d'exploitation	526 371	522 491	-0.7	160 390	116 568	-27.
Operating income (loss) - Revenu (perte)						
d'exploitation	(32 362)	(30 703)	-5.1	(33 520)	(23 320)	-30.4
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes)						
de capital, nets	1 226	1 364	11.2	(8 723)	32 349	
nterest and discount income - Revenus						
d'intérêts et d'escomptes	8 586	10 947	27.5	2 374	1 958	-17.
nterest expenses - Intérêts versés	13 745	13 640	-0.8	18 568	20 881	12.
Miscellaneous non-operating income (expenses),						
net - Revenus (dépenses) divers hors						
exploitation, nets	1 749	(49 815)		(25 457)	(31 937)	25.
Total non-operating income (expenses), net -						
Total des revenus (dépenses) hors						
exploitation, nets	(2 184)	(51 144)		(50 374)	(18 511)	-63.
ncome (loss) before provision for income						
taxes - Revenu (perte) avant déductions						
de l'impôt	(34 546)	(81 846)	136.9	(83 894)	(41 831)	-50.
Provision for income taxes (tax refund) -	,	,		,	,	
Provision pour l'impôt sur le revenu	,					
(remboursement d'impôt)	(14 236)	(38 984)	173.8	(35 980)	(17 344)	-51.
		,	111.0		, ,	-48.
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(20 310)	(42 862)	111.0	(47 914)	(24 487)	-48.

Section 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

able 4.1

Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III, October-December 1989

Section 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Octobre-décembre 1989

		1988	1989	Change Variation
				%
verage number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
lots and co-pilots - Pilotes et copilotes alaries and wages - Salaires et	No Nbre	5 505	5 858	6.4
traitements	\$'000	98 084	109 379	11.5
ther flight personnel - Autre personnel navigant alaries and wages - Salaires et	No Nbre	7 933	8 608	8.5
traitements	\$'000	56 918	64 328	13.0
eneral management and adminis- tration - Gestion et adminis- tration générales	No Nbre	3 867	3 921	1.4
alaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	42 352	43 679	3.1
aintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No Nbre	7 959	8 031	0.9
alaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	73 072	75 297	3.0
rcraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et				
du trafic alaries and wages - Salaires et	No Nbre	16 200	16 431	1.4
traitements	\$'000	125 228	128 355	2.5
ther personnel - Autre personnel alaries and wages - Salaires et	No Nbre	7 937	8 169	2.9
traitements	\$'000	85 265	94 740	11.1
otal average number of employees - Nombre total moyen d'employés alaries and wages - Salaires et	No Nbre	49 401	51 018	3.3
traitements	\$'000	480 919	515 779	7.2
uel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
urbine fuel - Carburant à turbine ost - Coût	L '000 \$ '000	1 096 105 250 403	1 073 632 284 213	-2.1 13.5
asoline - Essence ost - Coût	L '000 \$ '000	7 980 4 352	6 248 3 665	-21.7 -15.8
urbine oil – Huile à turbine ost – Coût	L '000 \$ '000	218 1 238	203 1 318	-6.6 6.4
ston oil – Huile moteur à piston ost – Coût	L '000 \$ '000	76 167	59 121	-23.4 -27.3

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1989

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant –

Transporteurs aériens canadiens de niveau I,

Octobre-décembre 1989

		Total	Air Canada	Canadi»n	Wardair
Average number of employees and was paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés	ges				
Pilots and co-pilots - Pilotes et					
copilotes Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	3 190	1 776	1 219	195
traitements	\$'000	83 171	45 135	32 426	5 611
Other flight personnel - Autre	Al Allera	0.700	0.074	0.400	27.
personnel navigant Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	6 726	3 374	2 498	854
traitements	\$'000	55 165	28 054	21 118	5 993
General management and adminis-					
tration - Gestion et adminis- tration générales	No Nbre	2 186	173	2 013	
Salaries and wages - Salaires et					
traitements	\$'000	29 302	5 852	23 449	
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No Nbre	6 048	3 625	2.020	402
Salaries and wages - Salaires et		0 040	3 023	2 020	403
traitements	\$'000	60 936	38 891	19 732	2 312
Aircraft and traffic servicing -					
Service courant des aéronefs et du trafic	No Nbre	14 314	8 710	5 142	462
Salaries and wages - Salaires et					
traitements	\$'000	117 092	81 539	34 050	1 503
Other personnel – Autre personnel	No Nbre	7 662	5 304	2 331	27
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	91 045	66 016	24 640	389
Total average number of employees -					
Nombre total moyen d'employés	No Nbre	40 126	22 962	15 223	1 941.
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	436 711	265 486	155 416	15 808
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile					
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	880 955	482 168	309 023	89 763
Cost - Coût	\$ '000	223 667	121 562	81 487	20 618
Gasoline - Essence	L '000				
Cost - Coût	\$ '000		-		
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	78	29	42	7
Cost - Coût	\$ '000	388	167	188	33
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000 .	-			
Cost - Coût	\$ '000	-			

ection 5 ARE BASIS DATA

omestic and International Air Fare Indexes

ccording to the Fare Basis Survey (see Table 5.1), ie air fare index - all fares¹ for domestic scheduled ervices operated by Level I carriers (Air Canada, anadian Airlines International Ltd. and Wardair) eached 144.8 in the fourth quarter of 1989, up 11.0% ompared to the fourth quarter of 1988. The most otable source of price increases was in discount res, which jumped sharply (14.0%), to average 35.0. The economy fares² rose by 7.7% during the ourth quarter of 1989 over the same period in 1988, osting their twenty-fourth consecutive increase.

or the first time in 1989, the economy fares rose ster in the southern sector (7.8%) than in the orthern sector (6.7%), where services are still egulated. Also, during the fourth quarter of 1989, the secount fare levels were higher than the 1988 levels rall northern and southern services; in the regulated one, they rose by 9.7%, while they jumped by 4.1% in the deregulated zone.

or the international markets, the non-seasonally djusted air fare index - all fares rose by 2.0% in the uarter. Compared to a year ago, the economy fare dex advanced by 7.2%, while the discount fare dex slightly increased by 0.3%.

iscount Fare Utilization

omestic Sector

during the fourth quarter of 1989, 58.0% of assengers carried on domestic scheduled services of Level I air carriers travelled on some form of count ticket. This level represents a decrease of percentage points compared to the same quarter ar earlier, but it still exceeds the levels reached using the era of regulation. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 63.7%, down from 6.6% in 1988.

s shown in Tables 5.2 and 5.3, both southern and orthern domestic sectors recorded a decreased tilization of discounted air fares during the fourth uarter of 1989. In the southern sector, 58.6% of assenger 64.3% traffic (representing assenger-kilometres) was carried on discount fares. Ouring the fourth quarter of 1988, the corresponding gures were 62.2% for passengers and 67.1% for assenger-kilometres. In contrast, for northern ervices, discount passengers amounted to 43.4% of ne traffic during the fourth quarter of 1989, down rom 46.1% in 1988. In terms of passengerilometres, discount carriage for northern services lecreased by 2.0 percentage points (48.1% to 46.1%) luring this period.

For the methodology for the air fare indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication. Includes business class fares.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire (voir tableau 5.1), l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs¹ pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau l (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) a atteint 144.8 au cours du quatrième trimestre de 1989, en hausse de 11.0% par rapport au quatrième trimestre de 1988. Les tarifs réduits expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (14.0%), pour s'établir à 135.0. Les tarifs économiques² se sont accrus de 7.7% au cours du quatrième trimestre de 1989 par rapport à la même période en 1988, enregistrant leur vingt-quatrième augmentation consécutive.

Pour la première fois en 1989, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur sud (7.8%) que dans le secteur nord (6.7%), où les services sont encore réglementés. Également, au cours du quatrième trimestre de 1989, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1988 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont augmenté de 9.7% alors qu'ils se sont accrus de 14.1% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens tous les tarifs non désaisonnalisé a augmenté de 2.0% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 7.2%, alors que l'indice des tarifs réduits a légèrement augmenté de 0.3%

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du quatrième trimestre de 1989, 58.0% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente un recul de 3.6 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente, mais il dépasse tout de même les niveaux atteints au cours de l'ère de la réglementation. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 66.6% en 1988 à 63.7% en 1989.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation réduite des tarifs aériens réduits au cours du quatrième trimestre de 1989. Dans le secteur sud, 58.6% du trafic de passagers (représentant 64.3% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 62.2% et 67.1% respectivement au cours du quatrième trimestre de 1988. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 43.4% du trafic au cours du quatrième trimestre de 1989, une diminution par rapport à 46.1% en 1988. En termes de passagers kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a diminué de 2.0 points de pourcentage (de 48.1% à 46.1%) au cours de cette période.

¹ Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication.

² Comprend la classe affaires

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group

- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled
Services, October-December 1989

Tableau 5.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau l - Services réguliers, Octobre-décembre 1989

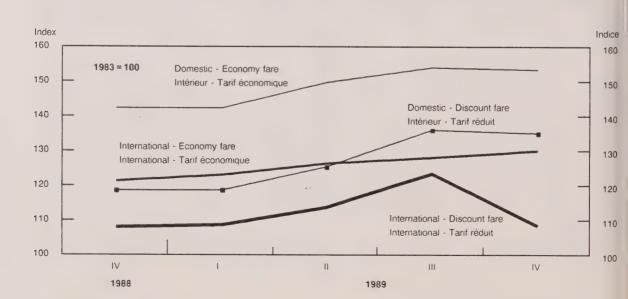
Sector Secteur	Year and quarter - Année et trimestre	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
Domestic - Intérieur	1988 IV	130.5	142.4	118.4
	1989 I	130.8	142.3	118.5
	11	137.8	149.6	125.3
	111	145.5	154.0	135.7
	IV	144.8	153.4	135.0
Southern services - Services	1988 IV	130.8	143.0	118.7
secteur sud	1989 I	131.0	142.9	118.7
		138.2	150.3	125.6
	111	146.0	154.8	136.2
	IV	145.4	154.1	135.4
Northern services - Services	1988 IV	124.8	133.4	110.1
secteur nord	1989	125.4	134.5	110.7
	H	129.1	138.8	113.6
	10	133.1	142.1	118.5
	IV	134.0	142.3	120.8
International	1988 IV	110.6	121.1	107.7
	1989 I	111.7	122.9	108.3
	II	116.0	126.2	113.5
	III	123.0	127.9	123.0
	IV	112.8	129.8	108.0

Figure 5.1

Air Fare Indexes for Domestic and International Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted)

Figure 5.1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur et international, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)



able 5.2
sistribution of Passengers by Sector and Fare ype Group - Canadian Air Carriers, Level I - cheduled Services, October-December 1989

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau l – Services réguliers. Octobre-décembre 1989

	Fare type group - Groupe tarifaire									
Sector Secteur	First o	class	Busines	s class	Econ	omy	Disco	unted	Oth	ner
	Première	classe	Classe	affaires	Éconoi	mique	Réc	duit	Autre	
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
						%				
omestic - Intérieur	0.3	0.4	5.6*	7.9	29.9*	30.8	61.6	58.0	2.6	2.9
Southern services – Services secteur sud	0.3	0.4	5.8*	8.2	29.0*	29.8	62.2	58.6	2.7	3.0
Short-Haul - Court- courrier	0.1	0.2*	2.3*	5.6	38.9*	41.0	56.0	50.2	2.7	3.0
Long-Haul - Long-courrier	0.5*	0.5	8.8*	10.2	20.5*	21.1	67.6	65.1	2.7	3.1
Northern services - Services secteur nord	#Ok	state	0.2*	0.3*	52.9	55.6	46.1*	43.4	0.7*	0.6
nternational	1.1	0.9	5.7	7.1	20.3	17.6	66.7	68.7	6.1	. 5.7

able 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, evel I - Scheduled Services,

October-December 1989

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1989

	Fare type group - Groupe tanfaire									
Sector Secteur	First o		Busines Classe a		Econo		Discou		Oth	
	Premiere		Classe		Econor					
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
						%				
Domestic - Intérieur	0.6	0.6	9.0*	10.9	21.2*	21.7	66.6	63.7	2.7	3.1
Southern services – Services secteur sud	0.6	0.6	9.3*	11.2	20.4*	20.8	67.1	64.3	2.7	3.1
Short-Haul - Court- courrier	0.1	0.2*	2.4*	5.7	37.1*	39.2	57.6	51.9	2.7	3.0
Long-Haul - Long-courrier	0.7*	0.7	10.7*	12.3	16.9	17.3	69.0	66.6	2.7	3.2
Northern services - Services secteur nord	state	WK.	0.2*	0.4*	50.9	52.8	48.1	46.1	0.8*	0.7
nternational	1.4	1.2	7.5	8.4	9.5	8.6	76.3	76.0	5.3	5.8

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, October-December 1989

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1989

	Fare type group - Groupe tarifaire									
Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	First o		Busines Classe		Econo		Disco Réc		Oth	
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
						%				
Newfoundland - Terre-Neuve	stak	Work	5.4*	9.1	34.4*	35.6	58.4	53.1	1.7*	2.0*
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	•	-	sink	dok	30.0*	36.3*	66.5	60.8	Apr	1.7*
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	Work	0.3*	8.4*	9.5	27.5*	25.7	61.9	61.2	2.1	3.2
New Brunswick - Nouveau- Brunswick			908	0.4*	34.1*	29.6	63.3	66.6	2.3*	3.4
Quebec - Québec	0.2	0.3	3.8	8.3	34.9	36.9	57.4	50.5	3.6	4.0
Ontario	0.4	0.5	6.2*	9.5	29.0*	29.4	61.6	57.1	2.9	3.5
Manitoba	0.1*	0.1*	5.2*	6.9	30.6*	33.6	61.9	56.5	2.3	2.8
Saskatchewan	YOK	skale	3.2*	4.4*	30.6*	30.4	63.3	63.4	2.9	1.8
Alberta	0.3	0.4	5.8*	6.7	33.6*	35.0	58.3	56.1	2.0	2.0
British Columbia ¹ - Colombie- Britannique ¹	0.4*	0.4*	5.7*	6.5	24.4*	26.0	67.4	64.9	2.2	2.3
Yukon & Northwest Territo- ries – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	X	Х	x	X	х	х	X	x	x
Total	0.3	0.4	5.6*	7.9	29.9*	30.8	61.6	58.0	2.6	2.9

Includes Yukon and Northwest Territories. — Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.
Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. — Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes € restrictions'.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the fourth quarter of 1989, on long-haul services, discount carriage represented 65.1% of passenger volume and 66.6% of passenger-kilometres; this compares with 50.2% and 51.9% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du quatrième trimestre de 1989, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 65.1% du volume de passagers et 66.6% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 50.2% et 51.9%.

able 5.5

istribution of Domestic Passengers by Fare ype Group for Selected Cities - Canadian Air arriers, Level I - Scheduled Services, ictober-December 1989

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Octobre-décembre 1989

		-							0				
							-are type	e group -	Groupe	e tarifaire			
City of enplanement	P	assenge	ers	First	class	Busi cla		Econo	omy	Disco	unted	Oth	ner
Ville d'embarquement	F	Passage	rs	Prem		Cla affa		Éconor	nique	Réd	duit	Au	tre
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
	No		%	-				%					
hort-Haul (<800 km) - Court-courrier (<800 km)													
algary dmonton ¹ lalifax tontréal ² lttawa legina laskatoon oronto lancouver Vinnipeg	210 79 8 284 171 31 29 450 176 39	198 75 2 256 165 31 27 425 160 37	-6.0 -5.0 -77.4 -9.8 -3.1 -1.8 -6.8 -5.6 -9.3 -4.0	0.1* - 0.2* 0.3 - 0.2* 0.1*	0.4 0.4* *** 0.3*	2.7* 0.2* 2.6 4.3* 2.4 3.3* 0.8*	3.7 0.4* 8.3 7.6 2.7* 1.4*, 8.3 3.9 2.0*	41.6* 68.0 35.8* 37.7 41.2 43.8* 42.6* 40.2 26.1* 49.6*	43.9 70.3 ** 39.7 40.7 43.8 47.3 41.3 28.5 55.6	53.5* 31.0* 61.9* 55.9 51.8 52.1* 54.5 54.0 68.7 48.2*	50.5 28.6 63.2* 47.1 47.8 51.7 49.4 46.2 65.7 41.3	2.1 0.7* ** 3.7 2.4* 2.8* 2.3* 3.3 1.8 1.3*	1.8° 0.7° 4.4 3.5 1.8° 2.0° 3.9 1.8°
ong-Haul (≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)													
algary dmonton ¹ lalifax lalifax fontréal ² ittawa legina askatoon oronto lancouver Vinnipeg	147 183 161 100 81 38 35 610 323 190	147 180 155 93 85 40 36 618 321 182	0.4 -1.5 -3.6 -7.1 5.4 5.3 1.8 1.3 -0.8	0.9* 0.3* 0.3 0.3 0.6*	0.9* 0.4* 0.3* 0.2* 0.7 0.7*	12.1* 6.8* 9.0* 9.2* 10.0* 5.8* 4.1* 9.9* 9.6* 6.5*	14.2* 6.7* 9.6 11.0 11.5 6.4* 5.7* 11.7 10.5 8.5	15.5* 23.3 27.0* 25.5 27.6* 20.3 20.2* 16.5 17.9 24.4*	16.7 24.5 25.6 25.6 26.1 18.4* 19.6 16.5 20.2 26.7	69.0 67.4 61.7 61.9 60.0 70.6 72.6 70.2 68.7 66.4	66.0 65.9 61.2 60.1 58.0 73.5 72.9 67.9 65.6 61.5	2.5 2.2 2.1 3.2 2.2 3.3 3.0 2.7 3.0* 2.7	2.3 2.5 3.2 3.0 4.1* 1.7* 3.3 3.1 3.2

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et lote: restrictions'.

Although Tables 5.2 and 5.3 clearly depicted that less discounting prevailed in 1989 than in 1988, it is vorthwhile to note that the 1989 levels exceeded the 987 levels in both the regulated northern and deregulated southern sectors. The larger proportion of discount fares in Canada during the fourth quarter of 1988 compared to the same period in 1987 and 1989 can be attributed to several factors:

- intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair for market share stimulated the size of the discount;
- Bien que les tableaux 5.2 et 5.3 montrent clairement que moins de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1989 qu'en 1988, il vaut la peine de souligner que le niveau de 1989 a dépassé le niveau de 1987 dans les secteurs réglementé du nord et déréglementé du sud. La plus forte proportion des tarifs réduits au Canada au cours du quatrième trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987 et 1989 peut être attribuée à plusieurs facteurs:
- la concurrence intense entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair pour acquérir une plus grande part du marché a favorisé l'accroissement des tarifs réduits;

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, October-December 1989

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Octobre-décembre 1989

		Fare type group - Groupe tarifaire									
City of enplanement	First class			siness class	Eco	onomy	Disc	counted	C	Other	
Ville d'embarquement		emière lasse		lasse faires	Écon	nomique	Re	éduit	A	Autre	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier(<800 km)											
Calgary Edmonton ¹ Halifax	rek	* 	197.6 88.3	-22.5	128.4 95.4	2.6	91.7 68.9 52.5	14.5	78.2 60.7*	7.4	
Montréal ² Ottawa	183.8 170.2	3 -7.6 2 5.4	175.3 150.3	7.2 6.1	151.2 128.0	6.2	94.6 82.8	10.4 14.2	71.4 77.8	8 20.0	
Regina Saskatoon Toronto	176.1	-8.7	181.2 174.5 168.0	9.7	163.5 164.0 145.2	6.7 5.6	88.6 83.8 92.5	3.4 5 10.6	89.4° 80.6° 75.0	6.8	
Vancouver Winnipeg	stok Yok	# *** # ***	198.1 181.0		166.6 177.4	8.7	99.0 87.0		77.8 100.6	-	
Long-Haul(≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)											
Calgary Edmonton ¹ Halifax	560.6 552.3	7.9	476.2 440.2	15.9	350.1 268.2	7.5	189.5 159.4	17.6	204.4 194.0	21.3	
Montréal ² Ottawa	333.4 630.5	10.8	273.9 479.4 446.8	10.2 10.8	218.4 312.7 320.3	11.3 5.7	125.6 179.1 180.0	19.5 17.5	156.3 221.3 243.6	7.5 6 11.8	
Regina Saskatoon Toronto		r	395.3 405.0 456.9	10.5	312.9 302.1 313.2	10.1	172.5 161.1 181.3	19.6	210.3 167.5* 210.2	10.3	
Vancouver Winnipeg	655.7	7 3.4	556.5 332.7	5 11.1	321.3 284.1	4.3	194.5 142.0	15.0	223.0 173.7	-2.9	

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

Note: For * and ™, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et ™, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

- a noticeably large number of discount fares offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes:
- the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers (particularly over the period 1987 to 1988) reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.
- un nombre sensiblement élevé de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance;
- le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés (particulièrement au cours de la période 1987 à 1988) a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courte distance, et tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longue distance.

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les troncons intérieurs des vols internationaux).

ternational Sector

uring the fourth quarter of 1989, the international ctor exhibited a greater utilization of discount fares an the domestic sector. Indeed, over two out of ery three (68.7%) international scheduled ssengers flew on discount fares. This represents an crease of 2.0 percentage points compared to the me quarter a year earlier.

ovincial Synopsis

uring the fourth quarter of 1989, the larger portion of expassengers who enplaned in all provinces and ritories flew on discount fares. In this regard, reentages ranged from 50.5% for Quebec to 66.6%. New Brunswick (see Table 5.4). Prince Edward and, Nova Scotia, Saskatchewan and British blumbia and the territories were the only provinces sides New Brunswick to experience a proportion of scounted passengers above the national average.

re relatively higher percentage of passengers welling on discount fares shown for New Brunswick es not mean that New Brunswick residents are privileged than those in other provinces. The ket origin for a coupon lifted at Saint John, for ample, may in fact be Halifax or Montréal, in which se both Nova Scotia or Quebec could also record enplaned passenger using a discount fare.

etween 1988 and 1989, two provinces witnessed ins in the utilization of discount fares. The opportion of passengers flying on discounts creased in New Brunswick (3.3 percentage points) d Saskatchewan (0.1). The largest declines were in uebec (-6.9 percentage points) and Prince Edward and (-5.4 percentage points).

ends for Selected Cities

shown in Table 5.5, a consistent trend throughout the selected cities³ seems to be a smaller oportion of passengers travelling on discount fares the fourth quarter of 1989 than in the same quarter 1988. Indeed, for the passengers travelling on short stances (less than 800 kilometres), the proportion of ssengers who benefitted from discount fares during fourth quarter of 1989 decreased in nine of the ten Canadian cities. The declines ranged from 4 percentage point in Regina to -8.8 percentage ints in Montréal. The proportion rose from 61.9% to .2% in Halifax during this period. For long-haul trips 00 kilometres or more), all cities of enplanement, cept Regina and Saskatoon, posted declines; these nged from -0.5 percentage point in Halifax to -4.9 rcentage points in Winnipeg.

Secteur international

Au cours du quatrième trimestre de 1989, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (68.7%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 2.0 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du quatrième trimestre de 1989, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 50.5% au Québec et 66.6% au Nouveau-Brunswick (voir tableau 5.4). L'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique et les territoires étaient les seules provinces avec le Nouveau-Brunswick, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était supérieure à la moyenne canadienne.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit au Nouveau-Brunswick, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Saint John, par exemple, peut être en réalité Halifax ou Montréal. Dans ce cas, les provinces de la Nouvelle-Écosse ou de Québec peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Entre 1988 et 1989, deux provinces ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs réduits. La proportion des passagers profitant de ces tarifs s'est accrue au Nouveau-Brunswick (3.3 points de pourcentage) et en Saskatchewan (0.1). Les baisses les plus fortes s'observent au Québec (-6.9 points de pourcentage) et à l'Île-du-Prince-Édouard (-5.4 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies³, à savoir qu'une plus petite proportion de passagers ont voyagé à prix réduit au cours du quatrième trimestre de 1989 qu'au cours de la même période en 1988. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1989 a diminué dans neuf des dix principales villes canadiennes. Les régressions variaient entre -0.4 point de pourcentage à Regina et -8.8 points de pourcentage à Montréal. Au cours de cette période, le pourcentage a augmenté de 61.9% à 63.2% à Halifax. En ce aui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement, sauf Regina et Saskatoon, ont enregistré une baisse, comprise entre -0.5 point de pourcentage à Halifax et -4.9 points de pourcentage à Winnipeg.

Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1989

En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1989.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Regina (73.5%) ranked first, followed by Saskatoon (72.9%) and Toronto (67.9%). For business class fares, the leading cities were Calgary (14.2%), Toronto (11.7%) and Ottawa (11.5%).

Average Fares

During the fourth quarter of 1989, air fares in Canada increased substantially compared to the previous year. Some of the major factors explaining the price increases are:

- the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year. Some of the pressures that produced the 'fare wars' of 1988 were removed when Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike and when PWA Corporation took over Wardair.
- the realignment of Wardair's lower price structure with Canadian Airlines International Ltd. resulted in increases in economy and business class fares.
- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. also increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft.

According to the fare basis data, during the fourth quarter of 1989, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$179, up 15.5% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$308, an increase of 1.4% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$216; the lowest in Ottawa, where it averaged \$155. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$190) and Winnipeg (\$188). It rose in the top ten cities, with gains ranging from 7.5% in Halifax to 17.1% in Calgary.

During the fourth quarter of 1989, the business and economy fares increased in all major cities, with the exception of Edmonton where the business class fares declined on short-haul routes (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities for both short-haul and long-haul trips, with the exception of Halifax where it decreased by 14.2% for short-haul trips. Regina (28.2%) and Calgary (23.8%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$177 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$350 for long-haul trips.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Regina (73.5%), s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (72.9%) et Toronto (67.9%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (14.2%), Toronto (11.7%) et Ottawa (11.5%).

Tarifs moyens

Au cours du quatrième trimestre de 1989, les tarifs aériens au Canada ont fortement augmenté par rapport à l'année précédente. Certains des principaux facteurs expliquant les augmentations de prix sont:

- les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente. Certains facteurs qui ont été à l'origine de ces guerres tarifaires de 1988 sont disparus, car Air Canada a reconquis la part de marché qui lui avait échappé à la suite de la grève de décembre 1987, et la Société PWA a fait l'acquisition de Wardair.
- le réalignement de la structure tarifaire de Wardair avec celle des Lignes aériennes Canadien International Ltée a occasionné des hausses de tarifs des classes économique et affaires.
- Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du quatrième trimestre de 1989, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$179, en hausse de 15.5% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$308, en hausse de 1.4% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$216 à Vancouver et \$155 à Ottawa. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$190) et Winnipeg (\$188). Il s'est accru dans les dix principales villes, les gains oscillant entre 7.5% à Halifax et 17.1% à Calgary.

Au cours du quatrième trimestre de 1989, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes, à l'exception d'Edmonton, où les tarifs de la classe affaires ont diminué sur les liaisons de courte distance, (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans toutes les villes pour les services court-courriers et long-courriers, à l'exception d'Halifax où le tarif réduit moyen a diminué de 14.2% pour les services court-courriers. Regina (28.2%) et Calgary (23.8%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$177 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$350 pour les voyages long-courriers.

otes to Users

lethodology and Data Limitations

eneral

For purposes of statistical reporting, Canadian air arriers are classified into six reporting levels. These wels are defined in the Glossary. The statistical data led by an air carrier are dependent on the reporting wel in which it is classified. The smaller the air carrier, he less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, or the Canadian Level I air carriers. As a result, it annot be released until all these companies have filed I statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this ublication represent the total of all operations erformed by the carriers anywhere in the world.

ivil Aviation Financial and Operational Surveys

overage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the ublication Air Carrier Operations in Canada xtends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These canadian carriers are licensed to perform commercial cheduled or charter transportation of passengers and argo. To offer commercial air services in Canada, a arrier must have a valid licence issued by the National ransportation Agency of Canada.

survey Methodology

The survey methodology used for the Civil aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are sled. The completed forms are returned to the Aviation statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which ail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau l. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration l à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur

explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada, the revision is reflected in the annual publication, Canadian Civil Aviation. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show differences from the total of the four quarterly income statements in Air Carrier Operations in Canada.

aérien afin d'obtenir les données manquantes, des correction ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre toutes les questions, le Centre établit des estimations en s fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sucelui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sor similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sor établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande e versés dans la base de données, les chiffres exprimés e unités impériales sont convertis en unités métriques. Le facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs donnée conformément aux procédures de déclaration établies par l'Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, le erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduir la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile

Il convient d'informer les utilisateurs des restriction suivantes en ce qui concerne les données provenant de enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduin l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publie les données à temps, il est nécessaire d'établir de estimations pour les données manquantes. Dans le majorité des cas, il s'agit d'estimations pour le transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aérien avisent le Centre des statistiques de l'aviation que de rectifications doivent être apportées à des chiffre déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviatio introduit les mises à jour dans la base de donnée informatisée. Si les données ont déjà paru dans le publication trimestrielle (Opérations des transporteurs aériens au Canada), les rectifications sor apportées dans la publication annuelle (Aviation civille canadienne). Les révisions majeures font l'objet d'urenvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans les section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteur aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les état financiers annuels. En outre, depuis 1988, le transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peu être différent de l'année civile. C'est pourquoi le chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication Aviation civile canadienne peuvent différer du total des chiffres trimestriels de états des recettes parus dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada

- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
 - Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

User's requiring more information about the Civil viation Surveys may obtain further details upon equest from the Aviation Statistics Centre (819-97-6190).

are Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, presents a regular and comprehensive source of fare re-specific data on passengers and revenue.

overage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is esigned to be conducted in accordance with a tratified random sample of 56 days per calendar year or 14 days per quarter). Each day of the week is ampled twice per quarter. The sampling unit consists all lifted flight coupons in a carrier's system opplicable to scheduled services; reportable coupons the those which are lifted on one of the designated ample days.

urvey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data eported on the Fare Basis Report. Once completed, are Basis Reports are returned by the air carriers to be Aviation Statistics Centre. Computerized edits are erformed to ensure proper sample selection, valid interes and logical inter-field relationships. Using the egular economy fare of a coupon city-pair as a enchmark, intra- and inter-carrier analyses are

- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettespassagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du doublecomptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau l. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe

performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk".*".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, canalyse les données fournies par un même transporteur et p différents transporteurs afin de relever les incohérences en cqui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes de tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomple sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent c les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalis les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette files centaines de codes tarifaires employés par les différen transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête so répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont définition figure dans le glossaire) par le Centre de statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur qualité des estimations établies au moyen des donnée d'enquête. Comme les estimations sont calculées à part d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreur d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues l'iéchantillonnage; la qualité des estimations est donc fonctic de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donn une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient d variation est inférieur à 10 peuvent généralement êtr considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent êtr utilisées avec circonspection. Les estimations avec u coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas êtr publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un doubl astérisque ""."

Il convient d'informer les utilisateurs des restriction suivantes en ce qui concerne les données provenant d l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigée périodiquement en fonction des mises à jour fournie par les transporteurs et des améliorations apportées a système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sor établies en fonction de la ville d'origine des passager indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où l passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, le passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui e descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la bas tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre de statistiques de l'aviation (819-997-6176).

actors Which May Have Influenced The Data

- Revisions were made to the 1988 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1988 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1988 publication.
- The total number of carriers by level which reported operations for the fourth quarter of 1989 are shown in the following table with comparative fourth quarter 1988 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1988 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1988 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1988.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le quatrième trimestre de 1989 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le quatrième trimestre de 1988 sont également présentées.

	4000	4000	% Change	
	1988	1989	Variation en %	-
evel I	3	3	-	Niveau I
evel II	19	19	_	Niveau II
evel III	68	62	-8.8	Niveau III
evel IV	174	170	-2.4	Niveau IV
otal	264	254	-3.8	Total

- The number of carriers which reported nil operations, for the fourth quarter of 1989, are as follows: Level III - 2, Level IV - 12.
- The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- Pour le quatrième trimestre de 1989, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III - 2, niveau IV - 12.
- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce doublecomptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the inflight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at leas 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes or revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods of more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier no classified in report level VI that, in each of the two calenda years immediately preceding the report year, transporter 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods of more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier no classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calenda years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services to which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier no classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calenda years immediately preceding the report year, realized annuagross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect incurred in the repair and upkeep of property and equipmer required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services of its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

perating income or loss. The profit or loss from erformance of air transportation based on total perating revenues less total operating expenses. It coludes non-operating income and expenses or pecial items, and is a "before income taxes" figure.

perating revenues. Revenues from the performance air transportation and related non-flying services. It cludes subsidies and the net amount of revenue from envices incidental to air transportation.

assenger. For unit toll transportation, it is a person to pays more than 25% of the full economy class re, boards an aircraft and surrenders a flight coupon of other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). The coupon of the property of the person who boards and surrenders a flight coupon (or other pocument in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

assenger-kilometre. A passenger-kilometre repreents the carriage of one passenger for one kilometre. is obtained by totalling the number of kilometres own by each passenger.

assenger load factor. This ratio is calculated by viding the number of passenger-kilometres by the umber of available seat- kilometres.

assenger tonne-kilometre. This figure is calculated y multiplying the number of passenger-kilometres arried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms hich is assumed to be the average weight for a assenger and the free baggage allowance. The result then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre gure.

onne-kilometre. Represents the carriage of one onne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

ransborder services. Services between points in anada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

nit toll services. Transportation of persons and/or oods where the air carrier or his agent operates the ir service and sells directly to the public, seats and/or argo space on a price per seat or per unit of mass or olume of cargo basis.

Weight load factor. This ratio is calculated by ividing the number of revenue tonne-kilometres by ne total number of available tonne-kilometres.

erms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, conomy fare (including business class) and discount are products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the evel I carriers' revenue by the passenger volume, as neasured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- Business class. A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- Discount. A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- Economy. A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- First class. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- Other. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sonté galement incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dette de toute nature, y compris les primes, les escomptes et le dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi qu l'amortissement des primes, des escomptes et des frais lié aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadie non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deu années civiles ayant précédé l'année de déclaration, transporté au moins un million de passagers payants ou a moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérie canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacun des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaratior a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 o plus et de moins d'un million ou un nombre de tonne métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et d moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérie canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacun des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaratior a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 o plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonne métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et d moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérie canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours d'chacune des deux années civiles ayant précédé l'année d'déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moin \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait un licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérie canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours d chacune des deux années civiles ayant précédé l'année d déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait un licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérie canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité l service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à l seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

assager. Dans le cas du transport à taxe unitaire, il 'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein irif de classe économique, qui monte à bord d'un éronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre ocument ayant trait au transport de cette personne ntre deux points indiqués sur le document). Dans le as du transport affrété, il s'agit d'une personne qui nonte dans un aéronef et qui présente un coupon de ol (ou un autre document ayant trait au transport de ette personne entre deux points indiqués sur le ocument).

assager-kilomètre. Le passager-kilomètre corresond au transport d'un passager sur une distance d'un ilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner nombre de kilomètres parcourus par chaque assager.

lecettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réaliées au titre du transport aérien et de la prestation de ervices accessoires. Ces recettes comprennent les ubventions et le montant net des recettes au titre des ervices accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des evenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et le fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste egroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de ransport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne es bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploiation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services à taxe unitaire. Ces services désignent le iransport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale desÉ tats-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

 Classe affaires. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base.
 Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).

 Classe économique. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.

 Première classe. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.

Réduit. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe. Autres. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services à horaire fixe. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes de transporteurs de niveau I par le nombre de passager déterminé au moyen des points d'origine et de destinatic indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance d moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes d' Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadr de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville d'Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 80 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes d l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments:
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

ublications Available from ne Transportation Division

atalogue Title

Publications disponibles à la Division des transports

Titre

atalogue	Title	Canada	U.S.A. États- Unis	Other	Titre
0-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
1-002	Air Carrier Operations in	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens
1-004	Canada, Q., Bil. Aviation Statistics Centre –	93.00	112.00	130.00	au Canada, T., Bil. Centre des statistiques de l'aviation –
1-005	Service Bulletin, M., Bil. Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Bulletin de service, M., Bil. Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
1-204	Air Passenger Origin and Destination:Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
1-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
1-206 1-207	Canadian Civil Aviation, A., Bil. Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00 36.00	43.00 43.00	50.00 50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil. Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
1-501 /F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
2-001 2-003	Railway Carloadings, M., Bil. Railway Operating Statistics, M., Bil.	83.00 105.00	100.00 126.00	116.00 147.00	Chargements ferroviaires, M., Bil. Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
2-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
3-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
3-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
3-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
3-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
3-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
4-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

U.S.A. Other

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly D. – Occasional Bil. – Bilingual A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll ree, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélinographe 1-613-951-1584.

Mai 1990

May 1990

INTERESTED INACQUIRING A CANADIAN ORIGINAL?

Then *Canadian Social Trends* is the acquisition for you. A first on the Canadian scene, this journal is claiming international attention from the people who need to know more about the social issues and trends of this country.

Drawing on a wealth of statistics culled from hundreds of documents, *Canadian Social Trends* looks at Canadian population dynamics, crime, education, social security, health, housing, and more.

For social policy analysts, for trendwatchers on the government or business scene, for educators and students, *Canadian Social Trends* provides the information for an improved discussion and analysis of Canadian social issues.

Published four times a year, *Canadian Social Trends* also features the latest social indicators, as well as information about new products and services available from Statistics Canada

CANADIAN SOCIAL TRENDS

(Catalogue No. 11-008E) is \$34 annually in Canada, US\$40 in the United States and US\$48 in other countries.

To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

VOUS DÉSIREZ FAIRE L'ACQUISITION D'UNE OEÜVRE ORIGINALE?

Alors **Tendances sociales canadiennes** est la publication qu'il vous faut. Première en son genre sur la scène canadienne, cette revue retient l'attention des gens d'ici et d'ailleurs qui désirent en savoir plus sur les questions sociales de l'heure au pays.

À l'aide d'abondantes statistiques extraites de nombreux documents, *Tendances sociales canadiennes* brosse le tableau de la dynamique de la population canadienne, de la criminalité, de l'éducation, de la sécurité sociale, de la santé, de l'habitation et de plusieurs autres suiets.

Que ce soit pour les analystes de la politique sociale, les analystes des tendances oeuvrant au sein des administrations publiques et du monde des affaires, les enseignants ou encore les étudiants, *Tendances sociales canadiennes* dégage l'information nécessaire à des discussions et des analyses approfondies relativement aux questions sociales.

Tendances sociales canadiennes présente également les plus récents indicateurs sociaux de même que des renseignements relatifs aux produits et services qu'offre Statistique Canada.

TENDANCES SOCIALES CANADIENNES

Ce trimestriel (No 11-008F au catalogue) se vend 34 \$ l'abonnement annuel au Canada, 40 \$ US aux États-Unis et 48 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.



RDER FORM	1	Client Reference Number				
il to: plication Sales itistics Canada awa, Ontario, l pany		METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (pleas Payment enclosed Charge to my: MASTERCARD Account Number	se enclose) □ VIS	A	S Statis	stics Canada
ntion	Title					
ress		Expiry Date	1 1 1			
	Province Country	Bill me later (Max. \$500)				
tal Code	Tel.	Signature				
atalogue No.	Title		Issue	Quantity	Price	Total
	Cheque or money order should be made payable to the Receiver Genera Canadian Clients pay in Canadian funds. Foreign clients pay in US \$,	ll for Canada/Publications. drawn on a US bank.			PF 03077	sterCard and
ON DE COM	IMANDE	Numéro de référence du clien	t			Français au vers
stez à: inte des publica atistique Canad tawa (Ontario), aractères d'impri ianisme	ia K1A 0T6	MODE DE PAIEMENT Numéro de la commande (inc Paiement inclus Portez à mon compte: MASTERCARD N° de compte	□ vis		☐ Stati	\$ stique Canada
de	Fonction	- Date d'expiration				
esse						
e	Province Pays	Facturez-moi plus tard (max.	500 \$)			
le postal	Tél.	Signature				
au catalogue	Titre		Édition	Quantité	Prix	Total
Les ci	Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur généra lients canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient en	l du Canada - Publications. \$ US, tirés sur une banque américaine.			PF 03077	
ur un service us rapide, comp	™ 1-800	·267-6677 2			Maste	Comptes rCard et Visa

English on reverse

DE PAIEMENT uméro de la commande alement inclus prez à mon compte: MASTERCARD o de compte ate d'expiration acturez-moi plus tard (m ture - Publications. sur une banque américaine.	VIS	Quantité	Prix	
aiement inclus ortez à mon compte: MASTERCARD o de compte ate d'expiration acturez-moi plus tard (m ture - Publications.	VIS			
ortez à mon compte: MASTERCARD o de compte ate d'expiration acturez-moi plus tard (m ture - Publications.	Édition			
MASTERCARD of de compte ate d'expiration acturez-moi plus tard (m ture - Publications.	Édition			Tot
o de compte ate d'expiration acturez-moi plus tard (m ture - Publications.	Édition			
ate d'expiration acturez-moi plus tard (m ture	Édition	Quantité	Prix	To
acturez-moi plus tard (m ture	Édition	Quantité	Prix	To
ture	Édition	Quantité	Prix	Tol
ture	Édition	Quantité	Prix	Tol
- Publications.		Quantité	Prix	То
- Publications. ur une banque américaine.		Quantite	FIIA	
- Publications. sur une banque américaine.				
- Publications. sur une banque américaine.				
- Publications. sur une banque américaine.				
			PF 03077	
-6677 2				Com
-66// 2	4			Card et
	_			
urchase Order Number (please enclose)			
			\$	
	□ vi:	SA	☐ Stati	stics Can
ccount Number				
xpiry Date				
ill me later (Max. \$500)				
ture				
	Issue	Quantity	Price	Tot
	-			-
				-
	-			-
1 1	ayment enclosed charge to my: MASTERCARD Account Number Expiry Date	ayment enclosed charge to my: MASTERCARD VI. Account Number v. Master (Max. \$500)	ayment enclosed charge to my: MASTERCARD VISA Account Number (please enclose) Account Number visit me later (Max. \$500)	the Reference Number ### ADD OF PAYMENT **Purchase Order Number (please enclose) ### Assignment enclosed ### Assignme

Questions About Canada?



FIND YOUR ANSWERS IN THE CANADA YEAR BOOK 1990

rusted by business cople, librarians, lucators and journalists r more than 120 years, the Canada Year Book is the reference source to consult on Canada.

The Canada Year Book 290 covers a wide range topics... from education communications, public nance to international ade, and more.

Over 850 pages of text companied by 500 bles, 75 charts and comater generated maps, epict key social and ecoomic developments in anada.

Your one stop encycloedia for all the latest facts and figures about Canada and Canadians, the Canada Year Book 1990 is your ready reference source.

The Canada Year Book 1990 (Cat. no. 11-402E) is priced at \$49.95 plus \$5.05 postage and handling in Canada and US \$49.95 plus US \$20.05 postage and handling outside Canada.

To order, write Publication Sales, Statistics
Canada, Ottawa, Ontario,
K1A OT6 or contact the
nearest Statistics Canada
Regional Reference Centre
listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Vous avez des questions sur le Canada?



L'ANNUAIRE DU CANADA 1990 VOUS DONNE LES RÉPONSES

Depuis plus de 120 ans, gens d'affaires, bibliothécaires, enseignants et journalistes font confiance à l'Annuaire du Canada. De fait, c'est LA source pour toute information que l'on veut obtenir sur le pays.

L'Annuaire du Canada 1990, c'est quelque 850 pages de texte comprenant 500 tableaux statistiques, 75 graphiques et des cartes produites par ordinateur.

On y traite d'un grand nombre de sujets allant de l'éducation aux communications en passant par les finances publiques et le commerce international.

Cette encyclopédie unique renferme les derniers faits et chiffres sur le Canada et les Canadiens. Ayez-le à portée de la main pour obtenir tous les renseignements utiles sur la société et l'économie canadiennes! L'Annuaire du Canada 1990 (11-402F au catalogue) se vend 49,95 \$ plus 5,05 \$ de frais de port et de manutention au Canada et 49,95 \$ US plus 20,05 \$ US de frais de port et de manutention à l'étranger.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.



Inter-Corporate Ownership 1990

is the most comprehensive and authoritative source of information available on Canadian corporate ownership.

Inter-Corporate Ownership lists over 65,000 corporations providing the names of all holding and held companies, ownership percentages and the position of each within the overall corporate hierarchy.

Inter-Corporate Ownership is an indispensable reference source for researching:

- Business-to-business marketing: who owns your corporate clients?
- Purchases: who owns your suppliers?
- Investments: what else does a company own or control?
- Corporate competition: what do your competitors own and control?
- Industrial development: in which province and industry is a corporation active?

Inter-Corporate Ownership 1990 (Cat. no. 61-517) is available for \$325 in Canada and US\$390 in other countries. To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. Or contact the Statistics Canada Regional Reference Centre nearest you. For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free to 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Liens de parenté entre corporations 1990 est la source de renseignements la plus fiable et la plus exhaustive que l'on puisse consulter sur les liens de parenté entre sociétés canadiennes.

Vous y trouverez une liste de plus de 65 000 sociétés faisant état du nom de toutes les sociétés actionnaires ot détenues, du degré de parenté exprimé en pourcentage e de la position de chacune au sein de la hiérarchie globale des entreprises.

Elle constitue une source de référence indispensable dan les domaines suivants :

- Commercialisation entre sociétés : qui sont les propriétaires de vos sociétés clientes ?
- Achats : qui sont les propriétaires de vos fournisseurs ?
- Investissements : quelles sociétés l'entreprise en cause possède-t-elle ou contrôle-t-elle ?
- Concurrence entre sociétés : quelles entreprises vor concurrents possèdent-ils ou contrôlent-ils?
- Expansion industrielle : dans quelle province et dans quel secteur d'activité une société oeuvret-elle?

Liens de parenté entre corporations 1990

(nº 61-517 au catalogue) se vend 325 \$ au Canada et 390 \$ US à l'étranger. Pour commander, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6, ou encore, communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication). Pour un service plus rapide, télécopiez votre commande au 1-613-951-1584. Ou composez le numéro sans frais 1-800-267-6677 et utilisez votre VISA ou MasterCard.



Air Carrier Operations in Canada

January - March 1990

Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier - mars 1990



Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre, Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's Halifax	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador Nova Scotia, New Brunswick	1-800-563-4255
and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area serve	ed
by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories	
(area served by	
NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Out publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offerte imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur le magnétiques. Des cartes et d'autres documents de réfeigéographiques sont disponibles pour certaines sortes de don L'accès direct à des données agrégées est possible par le trucheme CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extractir Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication c statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) o centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-40
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-54
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-30
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-67
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-36

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habiten l'extérieur des zones de communication locale des cer régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick	
et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7
Québec	1-800-361-2
Ontario	1-800-263-1
Manitoba	1-800-542-34
Saskatchewan	1-800-667-7
Alberta	1-800-282-39
Sud de l'Alberta	1-800-472-97
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-13
Yukon et nord de la CB.	
(territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8
Territoires du Nord-Ouest	

(territoire desservi par la

NorthwesTel Inc.) Appelez à frais virés au 403-495-20

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librair locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Cana Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du bélinographe 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

pronto

Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada

Transportation Division Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

January-March 1990

Statistique Canada

Division des transports Le centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier-mars 1990

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology

 Minister of Supply and Services Canada 1991

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of the Minister of Supply and Services Canada.

March 1991

Canada: \$24.25 per issue, \$97.00 annually United States: US\$29.00 per issue, US\$116.00 annually Other Countries: US\$34.00 per issue, US\$136.00 annually

Catalogue 51-002, Vol. 21 No. 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie

 Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1991

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des Approvisionnements et Services Canada.

Mars 1991

Canada: 24,25 \$ l'exemplaire, 97 \$ par année

États-Unis: 29 \$ US l'exemplaire,

116 \$ US par année

Autres pays: 34 \$ US l'exemplaire,

136 \$ US par année

Catalogue 51-002, vol. 21 nº 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- -- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
1 tonne-kilometre	2,000 pounds .685 ton-mile

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, B. Snider is the Statistician, and S. Carpentier is Head of Production, Civil and General Aviation. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piétro is the Senior Statistician.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employ uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- -- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisat au système métrique, publié par l'Association canadienne normalisation.

·	
1 kilomètre	.621 mille terres
1 litre	.220 gal
1 kilogramme	2.205 liv
1 tonne	1.102 tonne cou
	2,000 liv
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-m

Impérial

Remerciements

Métriques

La présente publication a été préparée au Centre des stistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistic Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur la Division des transports. Elle a été produite par la So section des aéroports, de l'aviation civile et générale, d G. Baldwin est le chef, B. Snider est le statisticien et Carpentier est le chef de la production de l'aviation civile générale. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Piétro est la statisticienne principale, a également contribula production de cette publication.

able of Contents

Table des matières

Page

		J			
ighlights		٧	Faits saillant	s	٧
troduction		vii	Introduction		vii
pecial Artic	les	viii	Études spéc	iales	viii
ECTION 1	THE QUARTER IN REVIEW		SECTION I	REVUE DU TRIMESTRE	
able 1.1	Ratios - Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1	Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
able 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
ECTION 2	OPERATING STATISTICS		SECTION 2	STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
able 2.1	Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
able 2.2	Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	. 4
able 2.3	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
able 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7	Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
ECTION 3	FINANCIAL DATA		SECTION 3	DONNÉES FINANCIÈRES	
able 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1	Etat des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
able 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9	Tableau 3.2	Etat des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
ECTION 4	EMPLOYMENT AND FUEL DATA		SECTION 4	DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LI CARBURANT	E
able 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11	Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	- 11
able 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12	Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12
	Carriers, Level I	12		Tillveau T	·

Page

		Page		
SECTION 5	FARE BASIS DATA		SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Table 5.1	Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	14	Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	
Table 5.2	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	
Table 5.3	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	
Table 5.4	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	
Table 5.5	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17	Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	
Table 5.6	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18	Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	
Notes to Us	ers		Notes aux utilisateurs	
Methodolog	y and Data Limitations	21	Méthodes et restrictions	
Factors Which May Have Influenced the Data 25		Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données		
Glossary		26	Glossaire	
Publications Division	Available from the Transportation	32	Publications disponibles à la Division des transports	

F

ighlights

perating Statistics

Canadian Airlines International Ltd's purchase of Wardair contributed to the rise in the average trip length and available seat-kilometres on Canada's second largest carrier. The additional routes acquired through the purchase of Wardair contributed to a 15% increase in the average trip length. A 28% rise in available seat-kilometres on Canadian Airlines International Ltd. resulted in part from the acquisition of Wardair's fleet of A310s and B747s.

For the second consecutive quarter, the average trip length on Air Canada's charter flights decreased. The combination of a 25% rise in passenger-kilometres and a 48% increase in carriage led to the 17% decline in average trip length.

Wardair's amalgamation into Canadian Airlines International Ltd. contributed to a 7% decrease in total carriage by Canada's Level I airlines between the first quarters of 1989 and 1990. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd's 4% enplanement increases were down from 1989 when Wardair was included as a level I carrier. If Wardair is not included with Canadian Airlines International Ltd. data in 1989, then the percentage increase in the number of enplaned passengers of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. is higher in the first quarter of 1990 than in 1989.

For the third consecutive year, Canadian air carriers reported an increase in first quarter scheduled transborder activity. The number of passengers on scheduled flights rose 18% from the first quarter of 1989. Over the same period, the number of passenger-kilometres reported by Canada's Level I-III carriers rose 31%.

inancial Data

Air Canada's operating losses in the first quarter of 1990 were \$40 million, up 110% from the same quarter in the previous year. Canadian Airlines International Ltd.'s operating losses rose 22% to \$56 million. The 18% increase in operating revenues of Canadian Airlines International Ltd. doubled Air Canada's 9% increase. Air Canada's largest increases in revenues came from charter

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- L'acquisition de Wardair par les Lignes aériennes Canadien International Ltée a contribué à la hausse de la distance moyenne de voyage et du nombre de sièges-kilomètres disponibles du deuxième principal transporteur canadien. Les routes supplémentaires acquises avec l'achat de Wardair ont contribué à une augmentation de 15% de la distance moyenne de voyage. L'augmentation de 28% du nombre de sièges-kilomètres disponibles des Lignes aériennes Canadien International Ltée est due en partie à l'acquisition de la flotte de A310 et de B747 de Wardair.
- Pour le deuxième trimestre de suite, la distance moyenne de voyage sur les vols d'affrètement d'Air Canada a diminué. Une hausse de 25% des passagers-kilomètres combinée à une augmentation de 48% du nombre de passagers transportés a entraîné une baisse de 17% de la distance moyenne de voyage.
- Le fusionnement de Wardair avec les Lignes aériennes Canadien International Ltée a contribué à la baisse de 7% du nombre de passagers total transportés par les transporteurs canadiens de niveau I entre les premiers trimestres de 1989 et 1990. Les augmentations de 4% des embarquements d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée furent inférieures à celles de 1989 alors que Wardair faisait partie des transporteurs de niveau I. Si on retire les données de Wardair de celles des Lignes aériennes Canadien pour 1989, l'augmentation en International Ltée pourcentage du nombre de passagers embarqués sur les vols d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée est alors supérieure au premier trimestre de 1990 qu'au premier trimestre de 1989.
- Pour la troisième année de suite, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une augmentation relativement aux services réguliers transfrontáliers du premier trimestre. Le nombre de passagers sur les vols réguliers a augmenté de 18% comparativement au premier trimestre de 1989. Pour la même période, le nombre de passagers-kilomètres déclaré par les transporteurs canadiens de niveaux I-III a augmenté de 31%.

Données financières

Au cours du premier trimestre de 1990, les pertes d'exploitation d'Air Canada ont totalisé \$40 millions, une hausse de 110% comparativement au même trimestre de l'année précédente. Les pertes d'exploitation des Lignes aériennes Canadien International Ltée ont augmenté de 22% pour atteindre \$56 millions. La hausse de 18% des recettes d'exploitation des Lignes aériennes Canadien International Ltée est deux fois supérieure à celle d'Air

services and subsidies; whereas, Canadian Airlines International Ltd.'s largest revenues gains stemmed from scheduled services.

- First quarter net losses on Canada's Level I-III air carriers rose 44% to \$78 million between 1989 and 1990. Operating revenue from scheduled and charter services rose 10% and 7% respectively. The 9% growth in operating revenue was partially offset by a .370% increase in non-operating expenses during the first quarter of 1990.
- Turbine fuel consumption for Level I to III carriers increased 2% between the first quarters of 1989 and 1990. This was accompanied by reductions in: gasoline consumption of 16%, turbine oil consumption of 9% and piston oil consumption of 5%.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the first quarter 1990 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 9% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by 13%. For the international markets, the economy fare index rose by 5%, while the discount fare index decreased by about 1%.
- During the first quarter of 1990, 58% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, down from about 60% in 1989. For the international markets, almost three out of every four (73%) scheduled passengers flew on discount fares
- Four provinces (Prince Edward Island, Nova Scotia, New Brunswick and Saskatchewan) registered an increased utilization of discount fares during the first quarter of 1990. Newfoundland and Alberta with decreases of nearly four percentage points compared to the same period in 1989, posted the largest declines.
- During the first quarter of 1990, the average fare paid by the air passengers on all domestic citypairs amounted to \$180, up 14% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$297, an increase of 1% relative to a year earlier.

Canada (9%). Les principales augmentations des rece d'Air Canada provenaient des services d'affrètemendes subventions d'exploitation, tandis que celles Lignes aériennes Canadien International Ltée éta issues des services réguliers.

- Les pertes nettes du premier trimestre des transporte aériens canadiens de niveaux I-III ont augmenté de 4 pour se chiffrer à \$78 millions entre 1989 et 1990. recettes d'exploitation provenant de services réguliers d'affrètement ont augmenté de 10% et 7% respect ment. L'augmentation de 9% des recettes d'exploitatic été contre-balancée en partie par une augmentation 370% des dépenses hors exploitation durant le pren trimestre de 1990.
- La consommation de carburant à turbine pour transporteurs de niveaux I à III a augmenté de 2% et les premiers trimestres de 1989 et 1990. Cette augment tion a été accompagnée des baisses suivantes: 16% de consommation d'essence, 9% de la consommation d'h à turbine et 5% de la consommation d'huile moteu piston.

Données sur la base tarifaire

- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique non désaisonnalisé pour les serviintérieurs réguliers a progressé de 9% au cours premier trimestre de 1990, alors que l'indice des taréduits a augmenté de 13%. Pour les marchés inter tionaux, l'indice des tarifs économiques s'est accru 5%, alors que l'indice des tarifs réduits a dimid'environ 1%.
- Au cours du premier trimestre de 1990, 58% passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de ta réduits, en regard d'environ 60% en 1989. Pour marchés internationaux, près de trois passagers quatre (73%) des services réguliers ont voyagé à réduit.
- Quatre provinces (l'Île-du-Prince-Edouard, la Nouve Écosse, le Nouveau-Brunswick et la Saskatchewan) enregistré une utilisation accrue des tarifs réduits cours du premier trimestre de 1990. Terre-Neuve l'Alberta avec des baisses de près de quatre points pourcentage ont enregistré les plus fortes diminutions rapport à la même période en 1989.
- Au cours du premier trimestre de 1990, le tarif mo payé par les passagers aériens pour l'ensemble paires de villes intérieures se chiffrait à \$180, en hau de 14% par rapport à l'année précédente, alors que tarif moyen payé par les passagers internation s'établissait à \$297, en hausse de 1% par rappor l'année précédente.

troduction

Operational and financial data for the Canadian air insport industry were first published by the Dominion areau of Statistics in 1936. Since that time, these data we been published continuously in a variety of mats, with the most recent changes appearing in the 188 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation of, 1987, became law. Prior to this, an intensive view was undertaken to ascertain the essential quirements for air carrier statistics of the National ansportation Agency, Transport Canada and attistics Canada. As a result of this review, substantial anges were made to the reporting requirements for carriers.

The revised reporting requirements were plemented at the beginning of 1988. These have had impact on the availability of data for publication. In inticular, the following should be noted:

The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.

The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.

The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication Air Carrier perations in Canada and the redesigned annual ublication Canadian Civil Aviation maintain most of e past series and also include, for the first time, fare asis data (information on air passenger travel based in the fare type utilized). The quarterly publication elineates the performance of the Canadian air ansport industry in terms of such key variables as umber of passengers carried, tonne-kilometres flown, perating revenues and expenses.

This publication, Air Carrier Operations in anada, provides some historical perspective, splaying data for the current reference period and the ame guarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1^{er} janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tairfaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Articles

Employment on Canadian Air Carrier Families, and the Efficiency of its Use, 1987-1989

Since Transport Canada introduced the "New Canadian Air Policy" one of the major developments in the scheduled domestic air industry has been the creation of affiliate networks by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.. This study will examine airline employment and the efficiency of its use among Canada's two largest carriers and their affiliate networks. The three employment categories examined will be: pilots, other flight crew and total number of workers. This will be done for the period between 1987 and 1989. Efficiency¹ will be measured by the operating revenues generated per employee and the passenger-kilometres reported per employee, for each of the employment groups.

Canadian Airlines International Ltd.'s affiliate network consisted of: Air Atlantic, Calm Air, Lignes Aériennes Inter-Quebec (which was comprised of Nordair Metro and Quebec Aviation prior to 1988), Ontario Express, Time Air (which merged with Norcanair in 1987) and Quebecair.

The members of Air Canada's affiliate network were: Air Alliance (which began operations in the second quarter of 1988), AirBC, Air Nova, Air Ontario (which has included Austin Airways since the second quarter of 1987), Air Toronto (which was Commuter Express prior to 1988, both were divisions of Soundair) and NWT Air.

The number of employees for both of the major carriers and their affiliates grew between 1987 and 1989. Air Canada's total employment rose 5% to 22,676, while a 6% growth for Canadian Airlines International Ltd. brought its' total employment to 15,082. Air Canada increased its' number of pilots and other flight staff over the three years, to 1,755 and 3,329 respectively. For Canadian Airlines International Ltd. those figures were 1,227 and 2,467 in 1989.

Employment increases among the affiliate carriers were significantly greater than for their parent companies. Total employment on Air Canada's feeder network rose 34% to 2,492 while Canadian Airlines Ltd.'s affiliates' increased their employment 61% to 2,760. An 88% increase in the number of pilots and 80% more other flight personnel in Canadian's affiliate network were the two largest percentage increases in employment. Those carriers affiliated with Air Canada added 40% more pilots and an additional 151 other flight personnel.

Études spéciales

L'effectif des groupes de transporteurs aériens et l'efficacité de son utilisation, 1987-1989

Depuis que Transports Canada a introduit sa "Nouv politique aérienne du Canada", une des principales réal tions dans l'industrie aérienne quant aux services régulintérieurs fut la création de réseaux de transporteurs affis par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien Internation Ltée. Cette étude examinera l'effectif des compagnaériennes en ce qui concerne l'efficacité de son utilisation les deux principaux transporteurs canadiens et leur rési d'affiliés. Les trois catégories d'effectif à l'étude seront ce des pilotes, de l'autre personnel navigant et du nombre le d'employés. L'étude couvrira la période entre 1987 et 19 L'efficacité¹ sera mesurée par les recettes d'exploital produites par employé et le nombre de passagers-kilomèt, déclaré par employé, pour chacun des groupes d'employés

Le réseau d'affiliés des Lignes aériennes Canad International Ltée comprend: Air Atlantic, Calm Air, les Lignaériennes Inter-Québec (qui était formée de Nordair Métro Québec Aviation avant 1988), Ontario Express, Time Air (fut amalgamé à Norcanair en 1987) et Québecair.

Les membres du réseau d'Air Canada étaient: Air Allian (qui a commencé ses exploitations au deuxième trimestre 1988), AirBC, Air Nova, Air Ontario (qui a inclu Austin Airwi depuis le deuxième trimestre de 1987), Air Toronto (cor sous le nom de Commuter Express jusqu'en 1988, les de compagnies étant des divisions de Soundair) et NWT Air.

Le nombre d'employés pour les deux principatransporteurs et leurs affiliés a augmenté entre 1987 et 19 L'effectif total d'Air Canada a augmenté de 5% pour atteins 22,676, tandis qu'une hausse de 6% pour les Ligraériennes Canadien International Ltée fit s'accroître l'effe total à 15,082 employés. Air Canada a augmenté son noml de pilotes et de l'autre personnel navigant au cours des trannées, jusqu'à 1,755 et 3,329 respectivement. Pour Lignes aériennes Canadien International Ltée, ces chiffétaient de 1,227 et 2,467 en 1989.

Les augmentations de l'effectif pour les transporte affiliés ont été beaucoup plus élevées que celles des socié mères. L'effectif total du réseau d'apport d'Air Canada augmenté de 34% pour se chiffrer à 2,492 employés, tanque les affiliés des Lignes aériennes Canadien Internatio Ltée ont augmenté leur effectif de 61% pour totaliser 2,7 employés. Une augmentation de 88% du nombre de pilotes de 80% de l'autre personnel navigant du réseau d'affiliés Canadien ont représenté les deux plus importan augmentations de l'effectif. Les transporteurs affiliés d' Canada ont ajouté 40% plus de pilotes et 151 employés de la catégorie autre personnel navigant.

Air Canada's productivity measured by passengerkilometres and operating revenue will be understated in 1987 because of a labour dispute in the last quarter of that year. A strike by Air Ontario employees in 1988 will result in a low productivity estimates for that year.

¹ La productivité d'Air Canada en termes de passagers-kilomètiet de recettes d'exploitation sera sous-évaluée en 1987 à cau d'un conflit de travail au dernier trimestre de cette année. Li grève des employés d'Air Ontario en 1988 résultera en l'étaible évaluation de la productivité pour cette année.

able 1

mployment and the Efficiency of its Use, 987-1989

Tableau 1

Passenger-kilometres per employee

L'effectif et l'efficacité de son utilisation, 1987-1989

Operating revenue per employee

		' '	- 00.0	anny revented per	Ciripioyee	
Passager	s-kilomètres par	employé	Recettes	Recettes d'exploitation par employé		
19871	19882	1989	1987	1988	1989	
'000	'000	'000	\$'000	\$'000	\$'000	
12 234	13 162	13 627	1 566	1 644	1 756	
14 063	14 741	14 277	1 675	1 757	1 726	
1 288	1 608	2 128	441	474	573	
1 854	1 804	1 918	600	581	. 585	
7 153	7 563	7 184	915	945	926	
6 892	7 446	7 104	821	887	859	
2 819	3 322	3 781	966	979	1 018	
2 980	3 231	3 200	965	1 040	982	
tif						
969	1 037	1 055	124	130	136	
1 088	1 207	1 162	130	144	140	
315	386	544	108	114	147	
380	404	460	123	130	140	
	19871 '000 12 234 14 063 1 288 1 854 7 153 6 892 2 819 2 980 Stif 969 1 088 315	1987¹ 1988² '000 '000 12 234 13 162 14 063 14 741 1 288 1 608 1 854 1 804 7 153 7 563 6 892 7 446 2 819 3 322 2 980 3 231 stif 969 1 037 1 088 1 207 315 386	12 234 13 162 13 627 14 063 14 741 14 277 1 288 1 608 2 128 1 854 1 804 1 918 7 153 7 563 7 184 6 892 7 446 7 104 2 819 3 322 3 781 2 980 3 231 3 200 Stif 969 1 037 1 055 1 088 1 207 1 162 315 386 544	Passagers-kilomètres par employé Recettes 1987¹ 1988² 1989 1987 '000 '000 '000 \$'000 12 234 13 162 13 627 1 566 14 063 14 741 14 277 1 675 1 288 1 608 2 128 441 1 854 1 804 1 918 600 7 153 7 563 7 184 915 6 892 7 446 7 104 821 2 819 3 322 3 781 966 2 980 3 231 3 200 965 Rif 969 1 037 1 055 124 1 088 1 207 1 162 130 315 386 544 108	1987¹ 1988² 1989 1987 1988 '000 '000 '000 \$'000 \$'000 12 234 13 162 13 627 1 566 1 644 14 063 14 741 14 277 1 675 1 757 1 288 1 608 2 128 441 474 1 854 1 804 1 918 600 581 7 153 7 563 7 184 915 945 6 892 7 446 7 104 821 887 2 819 3 322 3 781 966 979 2 980 3 231 3 200 965 1 040 stif 969 1 037 1 055 124 130 1 088 1 207 1 162 130 144 315 386 544 108 114	

Air Canada experienced a strike in the last quarter of 1987. – Air Canada a subi une grève au cours du dernier trimestre de 1987. A strike by Air Ontario in 1988 will lower the output by Air Canada's affiliates in that year. – Une grève d'Air Ontario en 1988 réduira les données des affiliés d'Air Canada pour cette année.

Employment growth among the affiliate carriers as been caused by the increase in their route etworks and by the rise in passenger traffic. The two evel I carriers passed routes to their affiliates between 987 and 1989, allowing the parent companies to ervice the longer and higher volume routes. Since 987, the average trip length on Air Canada flights has acreased 710 kilometres, while their affiliates reported 34% increase over the three years. Enplanements on anadian Airlines International Ltd.'s and Air Canada's ffiliates increased 95% and 63% respectively. In 988, Canadian gave 13 routes to their connectors.

The affiliate networks have improved their fleets in asponse to their access to longer, more heavily avelled routes. The Air Canada affiliates have added 2 new planes to their fleet. Their fleet renewal rogram included the acquisition of 15 jets and 34 arboprop aircraft. Canadian's feeders had 61 more ircraft in 1989 than in 1987. Over the three years they ave purchased 6 jets and 42 turboprops as part of

L'accroissement de l'effectif chez les transporteurs affiliés a été causé par l'augmentation de leurs réseaux de routes et de l'augmentation du nombre de passagers. Les deux transporteurs de niveau I ont transféré des routes à leurs affiliés entre 1987 et 1989, permettant aux sociétés mères de desservir les routes de plus longue distance et les plus occupées. Depuis 1987, la distance moyenne de voyage pour les vols d'Air Canada a augmenté de 710 kilomètres, tandis que ses affiliés ont déclaré une augmentation de 34% au cours des trois années. Les embarquements sur les affiliés des Lignes aériennes Canadien International Ltée et d'Air Canada ont augmenté de 95% et 63% respectivement. En 1988, Canadien a transféré 13 routes à ses transporteurs d'apport.

Les réseaux d'affiliés ont amélioré leurs flottes afin de pouvoir accéder aux routes plus longues et plus achalandées qui leur sont disponibles. Les affiliés d'Air Canada ont ajouté 32 nouveaux aéronefs à leur flotte. Leur programme de renouvellement de la flotte a inclu l'achat de 15 aéronefs à réaction et 34 à turbopropulseurs. Les transporteurs d'apport de Canadien ont ajouté 61 aéronefs de plus en 1989 qu'en 1987. Au cours des trois années, ils ont acheté 6 aéronefs à

their fleet renewal program. The combination of new routes and aircraft have increased the feeder network's demand for labour.

Despite a three year increase of 1.4 million passenger-kilometres, Air Canada's efficiency per pilot remained 600 thousand less than Canadian Airlines International Ltd.'s 14.3 million. However, in 1989 the operating revenue generated per pilot by Air Canada was \$1.76 million compared to \$1.73 million for Canadian.

In terms of passenger-kilometres per pilot, the combination of shorter routes and smaller aircraft caused the affiliates' pilots to be less productive than those flying for the parent carriers. The number of passenger-kilometres reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.'s affiliates were 2.1 and 1.9 million per pilot respectively. At \$585 thousand, the Canadian affiliates generated \$12 thousand more operating revenue per pilot than their Air Canada counterparts.

None of the carrier groups showed an overall decline in the number of passenger-kilometres per other in flight employee over the three year period. In terms of passenger-kilometres, the Level I carriers' other flight staff were the most productive. Air Canada reported 7.2 million passenger-kilometres per other flight staff member in 1989 compared with 7.1 million by Canadian Airlines International Ltd.. For the affiliates, those results were 3.8 and 3.2 million respectively. In terms of operating revenue generated per other flight employee, the affiliate carriers were more productive than the major airlines. Air Canada's affiliates were the most efficient, earning \$1 million per other flight employee. Canadian Airlines International Ltd. was the least productive among the four carrier groups generating \$859 thousand per other flight employee.

Despite reporting nearly twice the number of passenger-kilometres per employee, the Level I carriers generated no more revenue per worker than their affiliates in 1989. Longer routes and larger aircraft enabled Level I carriers to log more passenger-kilometres per employee than their affiliates. The average trip length for Canadian Airlines International Ltd. was 2 052 kilometres in 1989, while its' affiliates only averaged 411 kilometres. At 1.2 million passenger-kilometres per worker, Canadian Airlines International Ltd.'s employees were the most productive of the four groups in 1989.

In 1989, Air Canada was the least productive with respect to operating revenue per employee, generating \$136 thousand per employee. The Air Canada affiliate network was the most efficient earning \$147 thousand in operating revenue per worker. Operating revenues per employee were more closely comparable between the majors and their feeders than efficiency measured using passenger-kilometres. Despite generating

réaction et 42 à turbopropulseurs selon leur programmerenouvellement de la flotte. Les nouvelles routes comb aux nouveaux aéronefs ont contribué à une augmentatic besoin en personnel des réseaux de transporteurs d'appo

Depuis trois ans, en dépit d'une augmentation de million de passagers-kilomètres, la productivité par pilote Canada est demeurée à 600 milles de moins que celle Lignes aériennes Canadien International Ltée qui s'est c à 14.3 millions. Toutefois, en 1989, les recettes d'exploit produites par pilote pour Air Canada ont été de \$1.76 m comparativement à \$1.73 millions pour Canadien.

En termes de passagers-kilomètres par pilote combinaison des routes de plus courte distance et des petits aéronefs a provoqué une baisse de la productivité pilotes de transporteurs affiliés comparativement aux pi des transporteurs parents. Le nombre de passa kilomètres déclarés par les affiliés d'Air Canada et des Li aériennes Canadien International Ltée s'est chiffré à 2.1 e millions par pilote respectivement. A \$585 milles, les al de Canadien ont produit \$12 milles de plus quant aux rec d'exploitation par pilote que leurs homologues d'Air Canac

Aucun des groupes de transporteurs n'a montré baisse générale du nombre de passagers-kilomètres employé de la catégorie autre personnel nagivant au cour la période de trois ans. En termes de passagers-kilomètre catégorie autre personnel nagivant des transporteurs niveau I fut la plus productive. Air Canada a déclaré millions de passagers-kilomètres par employé de la caté autre personnel navigant en 1989 comparativement au millions déclarés par les Lignes aériennes Cana International Ltée. Pour les affiliés, ces chiffres étaient de et 3.2 millions respectivement. En termes de rec d'exploitation produites par l'autre personnel navigant transporteurs affiliés furent plus productifs que les princi transporteurs. Les affiliés d'Air Canada ont été les productifs, rapportant \$1 million par autre personnel navi Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont été moins productives des quatre groupes rapportant \$859 n par autre personnel navigant.

Malgré qu'ils ont déclaré deux fois le nombre passagers-kilomètres par employé, les transporteurs niveau I n'ont pas produit plus de recettes par employé leurs affiliés, en 1989. De plus longues routes et de plus aéronefs ont permis aux transporteurs de nivea d'enregistrer plus de passagers-kilomètres par employé leurs affiliés. La distance moyenne de voyage pour les Li aériennes Canadien International Ltée a égalisé 2 kilomètres en 1989, tandis que ses affiliés n'ont obten moyenne que 411 kilomètres. Avec 1.2 millions de passaç kilomètres par employé, les employés des Lignes aérie: Canadien International Ltée furent les plus productifs quatre groupes en 1989.

En 1989, Air Canada a été le moins productif quant recettes d'exploitation par employé, produisant \$136 m par employé. Le réseau des affiliés d'Air Canada a été le productif, rapportant \$147 milles en recettes d'exploitation employé. Les recettes d'exploitation par employé ont été comparables entre les principaux transporteurs et leurs af que la productivité évaluée au moyen des passac kilomètres. Même s'ils ont produit considérablement plu

considerably more operating revenue than their iffiliates, the Level I carriers also have more idministrative and maintenance personnel. In 1989, Air anada had 3.3 non flight employees for each flight rew member compared to 1.6 for their affiliates.

Since the introduction of "the New Canadian Air Policy", Air Canada and Canadian Airlines International atd. and their affiliates have increased the number of workers and employment efficiency. The affiliates have aported the greatest efficiency gains. Despite doubling the productivity of their affiliates' employees, in terms of passenger-kilometres, the two groups of carriers generated comparable levels of operating revenue per worker.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – First Quarter, 1990

Table 2 below presents the operations of the Air panada and Canadian Airlines International Ltd. affiliate setworks and families. The families are comprised of the two major carriers and their respective affiliates.

The Air Canada affiliate network consists of Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a division of Soundair) and NWT Air. The Canadian affiliate network includes Air Atlantic, Calm Air, Ontario Express and Time Air.

Table 2

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – First Quarter, 1990

recettes d'exploitation que leurs affiliés, les transporteurs de niveau I ont aussi plus de personnel administratif et d'entretien. En 1989, Air Canada avait 3.3 employés nonnagivant pour chacun des membres d'équipage comparativement à 1.6 pour ses affiliés.

Depuis l'introduction de la "Nouvelle politique aérienne du Canada", Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et leurs affiliés ont augmenté leur nombre d'employés et la productivité de leur effectif. Les affiliés ont déclaré la meilleure augmentation de productivité. Même s'ils ont doublé la productivité des employés de leurs affiliés, en termes de passagers-kilomètres, les deux groupes de transporteurs ont produit des niveaux comparables quant aux recettes d'exploitation par employé.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Premier trimestre, 1990

Le tableau 2 ci-dessous présente les opérations des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée, ainsi que les opérations des groupes, lesquels incluent les principaux transporteurs ainsi que leurs transporteurs affiliés.

Le réseau de transporteurs affiliés d'Air Canada est constitué de: Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (une division de la Société Soundair) et NWT Air. Le réseau de transporteurs affiliés de Canadien se compose de: Air Atlantic, Calm Air, Ontario Express et Time Air.

Tableau 2

Opérations des services réguliers des réseaux d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Premier trimestre, 1990

,					
		Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
		Affiliés d'Air Canada	Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers - Passagers		931 827	593 864	4 065 910	2 635 114
Percentage - Variation en pourcentage	%	31.0	-17.8	6.8	-1.2
Market Share - Part du marché	%	12.9	8.2	56.3	36.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000	373 115	208 998	5 757 213	5 356 018
Percentage - Variation en pourcentage	%	38.3	-24.9	7.3	18.0
Market Share - Part du marché	%	3.3	1.8	50.5	47.0
Passenger revenue - Recettes-passagers	\$'000	91 433	57 872	662 228	526 988
Percentage - Variation en pourcentage	%	40.7	-15.1	10.1	17.3
Hours Flown - Heures de vol		46 399	40 639	130 874	114 944
Percentage change - Variation en pourcentage	%	25.0	-16.8	7.0	-0.7
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.25	0.28	0.12	0.10

For the fourth consecutive quarter, Air Canada's affiliates had a larger share of the market than their Canadian counterparts. The greater market share of Air Canada's affiliates is partially due to an increase in the number of jets in their fleet. Air Canada affiliates had a net increase of seven jets, between the first quarters of 1989 and 1990. The Canadian Airlines affiliates over the same period recorded no increase in jets in their fleet.

In the first quarter of 1990, market shares of the two families were ·92.9% of passenger enplanements an 97.6% of passenger-kilometres. The first quarter market shares were lower by 3% and 1% respectively in 1990. Wardair's inclusion in the market share of enplaned passengers and passenger-kilometres increased the figures for 1989. This indicates that Canadian Airlines scaled down the combined operations of Wardair and Canadian Airlines International Ltd. in 1990 from their individual operations in 1989.

The Air Canada family increased 6.8% in enplaned passengers and and the Canadian Airlines family increased 18% in passenger-kilometres from the previous year. Canadian Airlines International Ltd. caused the rise in passenger-kilometres. Also, Canadian Airlines is the only airline in the Canadian Airlines family which increased the number of jets in it's fleet from the first quarter of 1989 to the same quarter in 1990.

Pour le quatrième trimestre de suite, les affiliés i Canada ont obtenu une plus grande part du marché que l'homologues de Canadien. Cette plus grande part du ma des affiliés d'Air Canada est attribuable en partir l'augmentation de leur nombre d'aéronefs à réaction. Cobservé une augmentation de sept aéronefs à réaction les affiliés d'Air Canada entre les premiers trimestres de 1 et 1990. Les affiliés de Canadien n'ont déclaré augmentation de leur flotte pour la même période.

Au premier trimestre de 1990, les parts du marché deux groupes étaient de 92.9% des passagers embarqué de 97.6% des passagers-kilomètres. Les parts du marche premier trimestre furent inférieures de 3% et respectivement en 1990. L'inclusion de Wardair dans les p du marché quant au nombre de passagers embarqués el passager-kilomètres réalisés a augmenté les chiffres de 19 Ceci montre que Canadien a réduit les opérations combin de Wardair et des lignes aériennes Canadien Internatir Ltée en 1990 par rapport à leurs exploitations individuelles 1989.

Le groupe d'Air Canada a augmenté son nombre passagers embarqués de 6.8% et le groupe de Canadie augmenté son nombre de passagers-kilomètres de 18% rapport à l'année précédente. Les Lignes aériennes Canac International Ltée ont causé l'augmentation du nombre passagers-kilomètres. De même, Canadien est la sé compagnie aérienne du groupe Canadien qui a augmenté nombre d'aéronefs à réaction du premier trimestre de 1989 même trimestre de 1990.

ection 1 EQUARTER IN REVIEW

ble 1.1

latios - Canadian Air Carriers, Level I, Inuary-March 1990

Section 1 REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1990

				Tota	ıl ¹		
	_		1989		1990		Change Variation
							%
issenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par ipassager-kilomètre, services réguliers	\$		0.095		0.099		4.2
ods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$		0.392		0.389		-0.8
evenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$		0.756		0.807		. 6.7
otal operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$		31 860	,	34 085		7.0
otal operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%		92.19		93.19		
	_	A	ir Canada			Canadi»n	
	_	1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation
	_			%			%
assenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.105	0.106	1.0	0.089	0.091	2.2
ods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.383	0.382	-0.3	0.427	0.402	-5.9
evenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.836	0.831	-0.6	0.764	0.779	2.0
otal operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	29 740	31 646	6.4	33 262	37 664	13.2
otal operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	97.18	94.73		91.63	91.35	

¹⁹⁸⁹ total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. – Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadian et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadian.

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
January-March 1990

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisi Janvier-mars 1990

		1989	1990	Change Variation
				%
Population of Canada - Population du Canada	'000	26 097.3	26 440.3	1.3
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	12 427	12 597	1.4
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	426 360	457 152	7.2
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	16 337.3	17 290.0	5.8
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²	Ť		,, 230.0	0.0
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	3		***
International travel – Voyages internationaux Average spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴	\$	83.4		
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	3	**	***
 International travel – Voyages internationaux Average cost of air fares (Level I carriers) – coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) 	\$	1 003.1		***
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	158.2	180.1	13.8
- International travel - Voyages internationaux Consumer Price Index - Indice des prix à la	\$	293.5	296.5	1.0
consommation - All items - Ensemble	1986 = 100	444.0		
- Transportation - Transports		111.6 107.9	117.6	5.4
Public transportation - Transport public		102.5	115.2 110.9	6.8 8.2
ravel price index - Indice des prix des				0.2
voyages Air fare index (Level I carriers) - Indice	1986 = 100	110.7	118.1	6.7
des tarifs aériens (transporteurs de				
niveau I)	1986 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		113.5	126.2	11.2
- International travel - Voyages internationaux		99.8	100.2	0.4
ndex of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
- All industries - Toutes les industries - Transport industry - Industrie du	1900 - 100	111.1	113.6	2.3
transport		111.8	110.9	-0.8
- Air transportation - Transport aérien		115.3	114.1	-1.0
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product — Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie				
du transport	% .	17.1	17.1	

⁽s.a.) - seasonally adjusted. - (dés.) - désaisonnalisé.

Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu dispors s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

Source: Canadian Statistical Review and Bank of Canada. – Revue statistique du Canada et Banque du Canada.

² Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.

³ This figure is not available for the year 1989, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the pe January-March 1988, the per capita trip spending totalled \$90.9 and the average spending per trip, \$525.0. – Ce chiffre to pas disponible pour l'année 1989, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours o période janvier-mars 1988, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$90.9 et les dépenses moyennes par voy. \$525.0.

⁴ Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportal – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voya outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

ection 2 PERATING STATISTICS

PERATING STATISTICS

ble 2.1 Derating Statistics - Canadian Air Carriers, nuary-March 1990 Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Janvier-mars 1990

			Levels I-III			Levels I-IV		
			Niveaux I-III		Niveaux I-IV			
		1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation	
		'000	'000	%	'000	'000	%	
services - Tous les services								
mber of carriers included ¹ - Nombre de ransporteurs inclus ¹		91	103	13.2	270	284	5.2	
ssengers - Passagers		8 853	9 218	4.1	9 177	9 318	1.5	
ods carried - Marchandises transportées	kg	134 535	145 397	8.1	146 748	151 816	3.5	
ssenger-kilometres – Passagers-kilomètres ssenger tonne-kilometres – Passagers,		15 873 123	17 185 308	8.3	16 519 036	17 212 836	. 4.2	
connes-kilomètres ods tonne-kilometres - Marchandises,		1 587 312	1 718 531	8.3	1 651 904	1 721 284	4.2	
onnes-kilomètres		344 685	403 281	17.0	379 255	406 306	7.1	
tal tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		1 931 997	2 121 811	9.8	2 031 158	2 127 590	4.7	
urs flown - Heures de vol		374	387	3.6	476	488	2.5	
heduled services - Services réguliers								
ssengers - Passagers		7 017	7 215	2.8	7 101	7 254	2.1	
oods carried - Marchandises transportées	kg	109 094	115 033	5.4	109 352	115 329	5.5	
ssenger-kilometres – Passagers-kilomètres ssenger tonne-kilometres – Passagers,		10 965 777	11 392 097	3.9	10 987 164	11 398 681	3.7	
onnes-kilomètres oods tonne-kilometres – Marchandises,		1 096 578	1 139 210	3.9	1 098 716	1 139 868	3.7	
tonnes-kilomètres tal tonne-kilometres – Total des tonnes-		319 367	353 106	10.6	319 429	353 199	10.6	
kilomètres		1 415 944	1 492 316	5.4	1 418 145	1 493 067	5.3	
ours flown - Heures de vol		288	300	4.0	296	305	3.1	
narter services - Services d'affrètement								
ssengers - Passagers		1 836	2 002	9.1	2 076	2 065	-0.5	
oods carried - Marchandises transportées	kg	25 442	30 364	19.3	37 396	36 487	-2.4	
ssenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 907 346	5 793 211	18.1	5 531 872	5 814 155	5.1	
ssenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		490 735	579 321	18.1	553 187	581 416	5.1	
tonnes-kilomètres		25 319	50 174	98.2	59 826	53 107	-11.2	
kilomètres		516 053	629 495	22.0	613 013	634 523	3.5	
voilure fixe		85	87	2.4	132	130	-1.1	
hélicoptères		86	88	-43.2 2.2	48 180	52 183	8.7 1.5	
ours flown: helicopters - Heures de vol:		516 053 85	629 495 87	22.0 2.4 -43.2	613 013 132 48	634 523 130 52		

Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, January-March 1990

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteu aériens canadiens des niveaux I-IV,
Janvier-mars 1990

	Domestic		Transborder		Other international		
	_	Intér	ieur	Transfr	ontalier	Autre internationa	
		1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/19 Variatio
		'000	%	'000	%	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		5 560	-0.5	2 076	7.6	1 682	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	94 974	-0.7	15 268	13.5	41 574	1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	,	5 236 066	-3.4	4 282 881	12.4	7 693 889	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		523 607	-3.4	428 288	12.4	769 389	
tonnes-kilomètres		127 717	5.7	37 526	0.2	241 063	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		651 323	-1.7	465 815	11.3 .	1 010 452	
Hours flown - Heures de vol		358	0.7	61	5.1	69	1
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		5 337	-0.9	1 182	17.5	735	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	71 646	1.3	11 039	15.3	32 645	1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 054 340	-5.4	2 089 260	31.1	4 255 082	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		505 434	-5.4	208 926	31.1	425 508	
tonnes-kilomètres		115 209	8.0	32 156	18.8	205 835	1
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-							
kilomètres		620 643	-3.1	241 081	29.3	631 343	
Hours flown - Heures de vol		230	0.2	39	17.9	36	
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		223	111	204	2.1	047	
Goods carried - Marchandises transportées	ko	23 328	11.1	894 4 229	-3.1	947	·
	kg	. 181 726	-6.5		9.2	8 930	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres – Passagers,		. 101 /20	133.8	2 193 622	-1.0	3 438 807	
tonnes-kilomètres — Marchandises,		18 173	133.8	219 362	-1.0	343 881	
tonnes-kilomètres		12 508	-11.3	5 371	-48.3	35 228	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		30 681	40.3	224 733	-3.1	379 109	
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: voilure fixe		′′ 85	2.4	22	-11.8	23	-
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères Hours flown: total - Heures de vol: total		42 127	0.2 1.6	- 22	-100.0 -11.8	10 33	6

ble 2.3 perating Statistics - Canadian Air Carriers, evel I, January-March 1990

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1990

		Total ¹				
				Change		
		1989	1990	Variation		
		'000	'000	%		
services - Tous les services						
ssengers - Passagers		6 279	5 858	-6.7		
oods carried - Marchandises transportées	kg	98 596	103 139	. 4.6		
.ssenger-kilometres - Passagers-kilomètres		12 889 916	12 121 739	-6.0		
ssenger tonne-kilometres - Passagers,						
tonnes-kilomètres		1 288 992	1 212 174	-6.0		
pods tonne-kilometres - Marchandises,						
tonnes-kilomètres		321 532	347 477	8.1		
tal tonne-kilometres - Total des tonnes-		1 510 500	4 550 054	0.4		
xilomètres		1 610 523	1 559 651	-3.2		
purs flown - Heures de vol		186	172	-7.6		
heduled services - Services réguliers						
ssengers - Passagers		5 336	5 175	-3.0		
ods carried - Marchandises transportées	kg	96 901	102 270	5.5		
ssenger-kilometres – Passagers-kilomètres	Ng	10 245 804	10 531 118	2.8		
		10 243 804	10 331 118	۷.۵		
railable seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		15 837 371	16 079 917	1.5		
ssenger load factor - Coefficient de						
remplissage, passagers	%	64.69	65.49			
ssenger tonne-kilometres - Passagers,						
tonnes-kilomètres		1 024 580	1 053 112	2.8		
pods tonne-kilometres - Marchandises,		040.000	044 554	10.1		
tonnes-kilomètres		312 863	344 551	10.1		
ital tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		1 337 444	1 397 663	4.5		
		1 337 444	1 337 003	7.0		
railable tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 292 517	2 404 568	4.9		
eight load factor - Coefficient de		2 232 317	2 10 1 000			
chargement	%	58.34	58.13	**		
ours flown - Heures de vol		164	, 159	-3.2		
narter services - Services d'affrètement						
issengers - Passagers		943	682	-27.7		
oods carried - Marchandises transportées	kg	1 695	868	-48.8		
ssenger-kilometres - Passagers-kilomètres		2 644 113	1 590 622	-39.8		
ssenger tonne-kilometres - Passagers,						
tonnes-kilomètres		264 411	159 062	-39.8		
oods tonne-kilometres - Marchandises,		0.660	2 925	-66.3		
tonnes-kilomètres		8 668	2 920	-00.0		
vtal tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		273 080	161 988	-40.7		
ours flown: fixed wing - Heures de vol: à		2.0000				
voilure fixe		22	13	-39.9		
ours flown: helicopters - Heures de vol:						
hélicoptères			10	-39.9		
ours flown: total - Heures de vol: total		22	13	-39.8		

¹⁹⁸⁹ total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. - Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadian et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, January-March 1990 - Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1990 - fin

,			Air Canada			Canadi»n	1
	•	1989	1990	Change Variation	1989	1990	Chang
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services							1
Passengers - Passagers		3 296	3 431	4.1	2 325	2 426	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	60 861	67 255	10.5	32 959	35 884	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 717 706	6 162 610	7.8	5 078 069	5 959 130	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		571 771	616 261	7.8	507 807	595 913	
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		188 856	217 801	15.3	109 508	129 676	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-							
kilomètres Hours flown - Heures de vol		760 626 89	834 062 89	9.7	617 315 79	725 589 83	
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		3 094	3 134	1.3	1 946	2 041	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	60 417	67 043	11.0	32 540	35 227	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	ĸy	5 096 710	5 384 097	5.6	4 260 238	5 147 020	
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		7 878 465	8 015 509	1.7	6 287 166	8 064 408	
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	64.69	67.17		67.76	63.82	
Passenger tonne-kilometres – Passagers,	/~	04.00	07.17	***	07.70	00.02	
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		509 671	538 410	5.6	426 024	514 702	2
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		186 594	216 442	16.0	108 571	128 110	1
kilomètres Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres		696 265	754 852	8.4	534 595	642 812	*
disponibles Weight load factor - Coefficient de		1 210 618	1 244 503	2.8	892 006	1 160 065	
chargement	%	57.51	60.65	•••	59.93	55.41	
Hours flown - Heures de vol		85	84	-0.8	67	74	1
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		202	297	47.5	379	385	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	444	212	-52.4	419	657	ξ.
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres – Passagers,		620 996	778 512	25.4	817 831	812 110	,
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilomètres – Marchandises,		62 100	77 851	25.4	81 783	81 211	
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		2 261	1 359	-39.9	937	1 566	6
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à		64 361	79 210	23.1	82 720	82 777	
voilure fixe Hours flown: helicopters – Heures de vol:		4	4	18.3	12	9	-2
hélicoptères Hours flown: total - Heures de vol: total		4	4	18.3	12	9	-2

elicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, anuary-March 1990

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Janvier-mars 1990

	1989	1990	Change Variation
	No Nbre	No Nbre	%
	1	110.	/3
mber of carriers - Nombre de ransporteurs	52	61	17.3
nestic - Intérieur			
lewfoundland - Terre-Neuve	4 565	2 115	-53.7
rince Edward Island - Île-du- Prince-Édouard			
lova Scotia - Nouvelle-Écosse	-	7	
iew Brunswick - Nouveau-Brunswick			
uebec - Québec	7 326 ,	9 711	32.6
ntario	2 600	1 943	-25.3
anitoba	1 873	1 834	-2.1
askatchewan	1 013	316	-68.8
lberta	4 057	3 268	-19.4
ritish Columbia - Colombie-Britannique	18 102	21 476	18.6
ukon	572	466	-18.5
orthwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	2 952	2 466	-16.5
otal	43 060	43 602	1.3
rnational	6 385	10 484	64.2
al	49 445	54 086	9.4

Section 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels I-III, January-March 1990

Section 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Janvier-mars 1990

	1989	1990	Change		
			Variation		
	\$ '000	\$ '000	%		
Operating revenues - Recettes d'exploitation					
Scheduled services - Services réguliers - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	1 272 008 1 135 469 136 538	1 396 478 1 247 180 149 298	9.8 9.8 9.3		
Charter services - Services d'affrètement - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	270 706 250 972 19 733	290 036 273 337 16 699	7.1 8.9 -15.4		
Other flying services - Autres services aériens	2 645	1 511	-42.9		
Subsidies – Subventions d'exploitation Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport	1 065	1 337	25.6		
aérien, nettes	68 074	71 495	5.0		
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 614 498	1 760 857	9.1		
Operating expenses - Dépenses d'exploitation					
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol Aircraft operations – Exploitation des	19 298	19 188	-0.6		
aéronets Maintenance, flight equipment - Frais	610 134	666 964	. 9.3		
d'entretien, équipement de vol General services and administration - Services	217 273	232 509	7.0		
généraux et administration Depreciation – Dépréciation	797 163 69 270	868 569 70 605	9.0 1.9		
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 713 138	1 857 834	8.4		
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	(98 640)	(96 977)	÷1.7		
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation					
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	50 466	23 163	-54.1		
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	22 280	25 896	16.2		
Interest expenses – Intérêts versés Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors	76 064	71 910	-5.5		
exploitation, nets Total non-operating income (expenses), net -	(1 390)	742			
Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(4 708)	(22 109)	369.6		
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(103 348)	(119 086)	15.2		
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu	, ,	, ,			
(remboursement d'impôt) Net income (loss) - Revenu (perte) net	(48 906) (54 441)	(40 734) (78 352)	-16.7 43.9		

ole 3.2

come Statement - Canadian Air Carriers, vel I, January-March 1990

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1990

	Tilveau i, valivier-mars 1990					
_	Total ¹					
	1989	1990	Change			
	\$ '000	\$ '000	%			
erating revenues - Recettes d'exploitation						
neduled services - Services réguliers Passengers - Passagers Goods - Marchandises	1 099 305 976 587 122 718	1 174 044 1 039 911 134 133	6.8 6.5 9.3			
arter services - Services d'affrètement Passengers - Passagers Goods - Marchandises	117 523 114 204 3 319	84 527 83 841 686	28.1 -26.6 -79.3			
ier flying services – Autres services ériens	1 524	-	-100.0			
osidies - Subventions d'exploitation t incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport	•					
uérien, nettes al operating revenues - Total des recettes d'exploitation	1 272 698	51 445 1 310 015	-5.3 2.9			
erating expenses - Dépenses d'exploitation						
intenance, ground property and equipment – frais d'entretien, biens et équipement au sol craft operations – Exploitation des	15 317	12 375	-19.2			
intenance, flight equipment - Frais	461 027	461 894	0.2			
l'entretien, équipement de vol neral services and administration - Services	153 524	152 398	-0.7			
jénéraux et administration preciation - Dépréciation lal operating expenses - Total des dépenses	698 852 51 731	729 413 49 738	4.4 -3.9			
d'exploitation Perating income (loss) - Revenu (perte)	1 380 451	1 405 817	1.8			
(exploitation	(107 753)	(95 802)	-11.1			
n-Operating Income (Expenses) - Revenus dépenses) hors exploitation		,				
pital gains (losses), net - Gains (pertes) le capital, nets erest and discount income - Revenus	49 628	21 003	-57.7			
l'intérêts et d'escomptes prest expenses — Intérêts versés scellaneous non-operating income (expenses), net — Revenus (dépenses) divers hors	21 212 55 208	24 330 49 742	14. 7 -9.9			
exploitation, nets Ial non-operating income (expenses), net – Fotal des revenus (dépenses) hors	(1 409)	(321)	-77.2			
exploitation, nets	14 224	(4 731)				
ome (loss) before provision for income axes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(93 529)	(100 533)	7.5			
ovision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu remboursement d'impôt)	(50 096)	(42 211)	-15.7			
t income (loss) - Revenu (perte) net	(43 433)	(58 322)	34.3			

¹⁹⁸⁹ total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. - Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadian et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadian.

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level I, January-March 1990 - Concluded

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens niveau I, Janvier-mars 1990 - fin

•		Air Canada			Canadi»n	
	1989	1990	Change Variation	1989	1990	Chang
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	607 796 536 247 71 549	653 456 570 795 82 661	7.5 6.4 15.5	427 587 381 278 46 309	520 588 469 116 51 472	
Charter services - Services d'affrètement - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	27 825 27 443 382	39 852 39 666 186	43.2 44.5 -51.3	43 895 43 427 468	44 675 44 175 500	
Other flying services - Autres services aériens				1 524		-1
Subsidies – Subventions d'exploitation Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport		-	-	•	-	
aérien, nettes Total operating revenues - Total des recettes	25 970	30 094	15.9	25 688	21 351	
d'exploitation	661 591	723 401	9.3	498 694	586 614	
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol Aircraft operations – Exploitation des	9 069	8 723	-3.8	4 385	3 652	
aéronefs Maintenance, flight equipment - Frais	203 185	242 141	19.2	180 170	219 753	
d'entretien, équipement de vol General services and administration – Services	85 313	93 063	9.1	58 534	59 334	
généraux et administration Depreciation – Dépréciation	355 116 28 121	388 269 31 453	9.3 11.8	285 286 15 859	341 144 18 285	
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	680 804	763 650	12.2	544 234	642 168	
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	(19 213)	(40 248)	109.5	(45 540)	(55 554)	
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	10 562	20 658	95.6	10	045	
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	11 502	29 999	160.8	7 597	345 (5 670)	
Interest expenses – Intérêts versés Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors	24 716	31 314	26.7	11 922	18 428	;
exploitation, nets Total non-operating income (expenses), net -	6 493	(481)	***	331	160	-
Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	3 841	18 862	391.1	(3 981)	(23 593)	4
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions	(15.070)	(04.000)		/ 40 =2-	/ 50	
de l'impôt Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu	(15 372)	(21 386)	39.1	(49 521)	(79 147)	
(remboursement d'impôt)	(9 405)	(7632)	-18.9	(18 485)	(34 579)	8
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(5 967)	(13 754)	130.5	(31 036)	(44 568)	4

ection 4 MPLOYMENT AND FUEL DATA

able 4.1

mployment and Fuel Consumption - Canadian ir Carriers, Levels I-III, January-March 1990

Section 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Janvier-mars 1990

		1989	1990	Change Variation
				%
verage number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
ots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No Nbre	5 625	5 837	3.8
laries and wages - Salaires et traitements	\$'000	102 110	105 239	3.1
her flight personnel – Autre personnel navigant laries and wages – Salaires et	No Nbre	8 084	8 225	1.7
traitements	\$'000	58 086	64 186	1.0.5
eneral management and adminis- tration - Gestion et adminis- tration générales alaries and wages - Salaires et traitements	No Nbre \$'000	3 883 \ 41 266	4 486 48 662	15.5 17.9
aintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien laries and wages - Salaires et raitements	No Nbre \$'000	7 818 70 319	8 026 76 335	2.7
rcraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic Ilaries and wages – Salaires et traitements	No Nbre \$'000	16 415 125 005	15 980 127 357	-2.7 1.9
her personnel – Autre personnel Ilaries and wages – Salaires et traitements	No Nbre \$'000	7 997 77 508	7 985 77,987	-0.2 0.6
otal average number of employees – Nombre total moyen d'employés Ilaries and wages – Salaires et traitements	No Nbre \$'000	49 822 474 294	50 539 499 766	1.4
el and Oil - Consommation de carburant et d'huile	V 000			
rbine fuel - Carburant à turbine sst - Coût	L '000 \$ '000	1 159 438 282 132	1 183 868 336 466	2.1 19.3
asoline - Essence ost - Coût	L '000 \$ '000	6 499 3 688	5 556 3 275	-14.5 -11.2
urbine oil – Huile à turbine ost – Coût	L '000 \$ '000	242 1 584	221 1 465	-9.0 -7.5
ston oil - Huile moteur à piston ost - Coût	L '000 \$ '000	83 152	79 160	-4.8 4.8

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1990

Tableau 4.2
Effectifs et consommation de carburant -

Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1990

		Total	Air Canada	Cana
verage number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payes				
rilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No Nbre	2 995	1 797	1
alaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	76 933	44 710	32
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No Nbre	5 874	3 412	
dalaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	52 142	29 832	22
eneral management and adminis-				
tration - Gestion et adminis- tration générales	No Nbre	2 508	176	2
dalaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	32 120	5 600	26
faintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No Nbre	5 717	3 672	2
alaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	57 819	37 604	20
vircraft and traffic servicing –				
Service courant des aéronefs et du trafic alaries and wages – Salaires et	No Nbre	13 719	8 595	
traitements	\$'000	115 985	81 448	34
other personnel - Autre personnel alaries and wages - Salaires et	No Nbre	7 621	5 207	4
traitements	\$'000	75 829	52 340	23
otal average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No Nbre	38 434	22 859	15
salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	410 828	251 534	159
fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
urbine fuel - Carburant à turbine	L '000 \$ '000	891 593 247 680	475 123 131 395	416
Sasoline - Essence Cost - Coût	L '000 \$ '000			
furbine oil – Huile à turbine	L '000 \$ '000	82 405	23 146	
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	400	140	

ection 5 RE BASIS DATA

omestic and International Air Fare Indexes1

cording to the Fare Basis Survey (see Table 5.1), a air fare index - all fares² for domestic scheduled rvices operated by Level I carriers (Air Canada and nadian Airlines International Ltd.) reached 126.2 in a first quarter of 1990, up 11.2% compared to the st quarter of 1989. The most notable source of price treases was in discount fares, which jumped arply (13.3%), to average 119.2. The economy es³ rose by 9.3% during the first quarter of 1990 are the same period in 1989, posting their enty-fifth consecutive increase.

ring the first quarter of 1990, the economy fares see faster in the southern sector (9.3%) than in the othern sector (7.9%), where services are still gulated. Also, during the first quarter of 1990, the occunt fare levels were higher than the 1989 levels all northern and southern services; in the regulated ne, they rose by 6.2%, while they jumped by 6.6% in the deregulated zone.

r the international markets, the non-seasonally justed air fare index - all fares rose by 0.4% in the arter. Compared to a year ago, the economy fare lex advanced by 4.8%, while the discount fare lex slightly decreased by 1.2%.

scount Fare Utilization

mestic Sector

ring the first quarter of 1990, 58.2% of passengers ried on domestic scheduled services by Level I air rriers travelled on some form of discount ticket, is level represents a decrease of 1.3 percentage into the same quarter a year earlier, it still exceeds the levels reached during the era regulation. This was the fifth consecutive quarterly cline. When the distribution is expressed in terms passenger-kilometres, the proportion of discount vel is 62.3%, down from 65.5% in 1989.

shown in Tables 5.2 and 5.3, the discount seengers in the southern and northern domestic ctors have not followed the same downward trend. the southern sector, discount passengers amounted 58.7% of the traffic during the first quarter of 1990, wn from 60.1% in 1989. In terms of seenger-kilometres, discount carriage for southern vices decreased by 3.3 percentage points (66.1% 62.8%) during this period. In contrast, for northern vices, 46.9% of passenger traffic (representing 5.5% of passenger-kilometres) was carried on count fares. During the first quarter of 1989, the responding figures were 43.5% for passengers and 7.7% for passenger-kilometres.

Beginning with this issue, the air fare index series will be converted from its existing 1983 = 100 time base to a 1986 = 100 time base.

For the methodology for the air fare indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication.

Includes business class fares.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire (voir tableau 5.1), l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs² pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée) a atteint 126.2 au cours du premier trimestre de 1990, en hausse de 11.2% par rapport au premier trimestre de 1989. Les tarifs réduits expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (13.3%), pour s'établir à 119.2. Les tarifs économiques³ se sont accrus de 9.3% au cours du premier trimestre de 1990 par rapport à la même période en 1989, enregistrant leur vingt-cinquième augmentation consécutive.

Au cours du premier trimestre de 1990, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur sud (9.3%) que dans le secteur nord (7.9%), où les services sont encore réglementés. Également, au cours du premier trimestre de 1990, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1989 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont augmenté de 6.2% alors qu'ils se sont accrus de 13.6% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens tous les tarifs non désaisonnalisé a augmenté de 0.4% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 4.8%, alors que l'indice des tarifs réduits a légèrement diminué de 1.2%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du premier trimestre de 1990, 58.2% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente un recul de 1.3 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente, mais il dépasse tout de même les niveaux atteints au cours de l'ère de la réglementation. Il s'agissait de la cinquième baisse trimestrielle consécutive. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 65.5% en 1989 à 62.3% en 1990.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord n'ont pas suivi la même baisse tendancielle. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 58.7% du trafic au cours du premier trimestre de 1990, une diminution par rapport à 60.1% en 1989. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a diminué de 3.3 points de pourcentage (de 66.1% à 62.8%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le sector nord, 46.9% du 49.5% de passagers (représentant passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 43.5% et 46.7% respectivement au cours du premier trimestre de 1989.

- 1 Commençant avec cette édition, la série de l'indice des tarifs aériens présentement sur la base de 1983 sera convertie sur la base de 1986.
- 2 Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication.
- 3 Comprend la classe affaires.

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group

- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled
Services, January-March 1990

Tableau 5.1
Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau - Services réguliers, Janvier-mars 1990

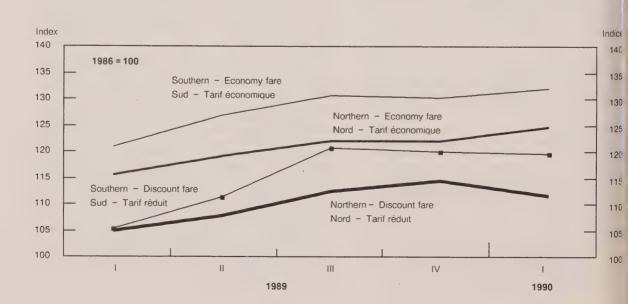
Sector	Year and quarter .	Fa	re type group - Groupe tari	faire
Secteur	Année et trimestre	All fares	Economy fare	Discounted fare
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
			(1986 = 100.0)	
Domestic - Intérieur	1989 I	113.5	120.4	105.2
	H	119.6	126.6	111.3
	HI	126.3	130.3	120.5
	IV	125.7	129.8	119.9
	1990 I	126.2	131.6	119.2
Southern services - Services	1989	113.5	120.7	105.1
secteur sud		119.8	126.9	111.2
	111	126.5	130.7	120.6
	IV	126.0	130.2	119.9
	1990 l	126.4	131.9	119.4
Northern services - Services	1989 I	111.5	115.4	104.8
secteur nord	H II	114.8	119.0	107.6
	111	118.3	121.9	112.2
	IV	119.1	122.0	114.4
	1990 I	118.8	124.5	111.3
nternational	1989	99.8	110.2	97.0
	ll II	103.7	113.2	101.7
	III	109.9	114.7	110.2
	IV	100.8	116.4	96.8
	1990 I	100.2	115.5	95.8

Figure 5.1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted)

Figure 5.1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)



Tole 5.2

Estribution of Passengers by Sector and Fare
Tpe Group - Canadian Air Carriers, Level I Sheduled Services, January-March 1990

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau l – Services réguliers, Janvier-mars 1990

	Fare type group - Groupe tarifaire										
Sector	First class Première classe		Busines	s class	Econ	omy	Discou	unted	Other		
Secteur			Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	
1						%					
Emestic - Intérieur	0.3	0.3	5.7	8.0	31.6	30.0	59.5	58.2	2.9	3.4	
Southern services – Services secteur sud	0.3	0.3	5.9	8.4	30.7	29.1	60.1	58.7	3.0	3.6	
Short-Haul - Court- courrier	0.1	0.2*	2.5	5.6	41.5	38.9	53.2	52.3	2.7	3.0	
Long-Haul - Long-courrier	0.5	0.5*	8.9	10.5	21.3	21.3	66.2	63.7	3.2	4.0	
Northern services - Services secteur nord	state	Suk	0.2*	0.5*	55.5	52.0	43.5	46.9	0.8*	0.5	
Iternational	1.0	0.7	5.4	6.5	18.6	15.1	69.2	72.5	5.8	5.2	

ble 5.3

listribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, level I - Scheduled Services, anuary-March 1990

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1990

	Fare type group - Groupe tarifaire											
Sector	First class Première classe		Busines	s class	Econ	•	Discounted		Other			
Secteur			Classe affaires		Économique		Réduit		Autre			
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990		
						%						
romestic - Intérieur	0.5	0.5	8.9	11.4	21.9	21.9	65.5	62.3	3.1	3.8		
Southern services - Services secteur sud	0.5	0.6	9.2	11.8	21.0	21.0	66.1	62.8	3.2	3.9		
Short-Haul - Court- courrier	0.1	0.1*	2.7	5.7	40.4	36.9	54.1	54.2	2.7	3.0		
Long-Haul - Long-courrier	0.6	0.6*	10.5	12.9	17.2	18.0	68.5	64.4	3.3	4.1		
Northern services + Services secteur nord	state	plat	0.2*	0.5	52.1	49.3	46.7	49.5	1.0*	0.6		
nternational	1.2	1.0	7.2	7.9	8.9	7.7	77.7	78.5	5.1	4.8		

Note: For * and ™, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et ™, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1990

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province e le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1990

	Fare type group - Groupe tarifaire											
Province and territory of enplanement	First o		Busines Classe		Econo Écono		Discor Réc		Other Autre			
o embarquement	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	199		
						%						
Newfoundland - Terre-Neuve	90%	Yek	5.4*	8.6*	33.6	32.5	58.9	55.0	2.0			
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-		204	70K	36.3	29.6*	59.7	63.5	1.4*			
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	MOK.	0.2*	8.8	9.2	30.1	24.8	58.4	60.9	2.6			
New Brunswick - Nouveau- Brunswick	104	-	#Ot	fok	39.0	24.6	57.8	68.6	2.8*			
Quebec - Québec	0.2	0.2	4.0	8.7	37.1	33.3	55.3	53.1	3.4			
Ontario	0.3	0.4	6.3	9.8	31.5	27.2	58.7	58.5	3.2			
Manitoba	0.1*	state.	5.3	7.3	32.3	33.6	59.7	56.1	2.6			
Saskatchewan	701	WOR	3.1	3.9*	33.3	31.4	60.5	62.3	3.1			
Alberta	0.3	0.3*	5.9	6.8	33.5	36.5	57.8	54.0	2.4			
British Columbia ¹ - Colombie- Britannique ¹	0.4	0.3*	5.6	6.8	25.4	27.4	66.0	63.1	. 2.6			
Yukon & Northwest Territo- ries - Yukon et Territoires du Nord-Ouest	×	×	×	x	x	x	×	×	×			
Total	0.3	0.3	5.7	8.0	31.6	30.0	59.5	58.2	2.9			

¹ Includes Yukon and Northwest Territories. - Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodo restrictions'.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1990, on long-haul services, discount carriage represented 63.7% of passenger volume and 64.4% of passenger-kilometres; this compares with 52.3% and 54.2% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passag des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaça entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applie également aux passagers-kilomètres.

Les rapports observés entre la proportion de passagers e proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volu de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est ç considérable sur les services long-courriers (distance de kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisa des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1990, passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriconstituaient 63.7% du volume de passagers et 64.4% passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, pourcentages s'établissaient respectivement à 52.3% 54.2%.

ble 5.5

stribution of Domestic Passengers by Fare pe Group for Selected Cities - Canadian Air arriers, Level I - Scheduled Services, nuary-March 1990

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Janvier-mars 1990

							Fare type	group -	Groupe	e tarifaire			
City of enplanement	Passengers Passagers		First	class	Busir cla		Economy		Discounted		Oth	ner	
Ville d'embarquement				Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		tre	
	1989	1990	Change Variation	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
	No		%					%	,				
ort-Haul (<800 km) - Court-courrier (<800 km)													
algary monton ¹ alifax antréal ² tawa ggina skatoon ronto incouver innipeg	182 74 6 266 155 27 27 419 139 32	181 68 1 213 144 28 29 342 141 33	-0.8 -7.7 -80.6 -19.9 -7.3 6.3 7.1 -18.4 4.6	0.1*	0.3 0.3* 0.2*	3.0 2.6 4.6 1.1 2.6 4.1 0.8*	4.0 0.5* ** 8.7 6.9 3.0* 1.3* 8.1 4.3 2.3	41.8 61.9* 34.7 40.5 44.3 50.5 48.7 42.9 30.9 61.6	44.9 68.3 39.2* 34.7 37.2 42.0 44.9 37.1 32.1 54.5	52.9 36.9* 63.1 53.3 48.1 45.6 48.0 51.3 62.7 35.9	49.4 30.5 54.4 51.5 51.9 53.4 52.0 50.5 62.0 42.1	2.2 *** 3.4 2.8 2.6* 3.1 2.2 1.7*	1.6* 0.6* 4.9 3.7 1.5* 1.8* 4.0 1.5 1.1*
ng-Haul (≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)													
algary monton ¹ alifax alifax bottréal ² tawa agina askatoon ronto incouver innipeg	136 155 130 88 65 33 33 512 309 173	124 150 143 82 65 32 31 500 282 157	-8.9 -2.8 10.1 -7.0 0.4 -4.8 -7.7 -2.4 -8.6 -9.3	0.9* 0.3* *** *** 0.6 0.7 0.1*	0.9* 0.3* 0.2* 	12.0° 7.0° 9.7 9.6 10.7 5.7 3.9° 10.4 8.7 6.4	15.1 6.3 9.2 11.4 12.4 5.7* 5.1* 12.4 10.8 8.8	16.1 24.5 30.3 27.4 31.1 19.9 20.3 16.9 18.2 24.5	17.5 26.9 24.7 26.6 26.0 19.4 21.0 16.8 20.6 26.7	68.3 65.2 57.1 59.6 56.0 70.6 72.7 68.5 69.0 66.0		2.8* 3.1 2.8 3.2 2.0 3.7* 3.0 3.5 2.9	3.6 3.1 4.9* 5.0 5.2 4.2* 2.3 4.1 3.6 3.4

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

For and network refer to the Section Methodology and Data Limitations'. - Pour et network consulter la Section Methodology and Data Limitations'. - Pour et network consulter la Section Methodology and Data Limitations'. ote: restrictions'.

espite the disbanding of Wardair, the trend in scount fares remained relatively constant during the st quarter of 1990. Air Canada and Canadian rlines International Ltd. continued to offer discount res on their scheduled flights to avoid losing market are to each other, or to the charter carriers.

Malgré le démantèlement de Wardair, la tendance dans les tarifs réduits est demeurée relativement stable au cours du premier trimestre de 1990. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement.

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1990

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pou des villes choisies - Transporteurs aériens canadien de niveau I - Services réguliers, Janvier-mars 1990

	Fare type group - Groupe tarifaire											
City of enplanement	First class			siness ass	Ecc	Economy		ounted	Other			
Ville d'embarquement		mière isse	Classe affaires		Économique		Réduit		Autre			
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Char 1990/ Varia		
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%		
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier(<800 km)												
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ²	252.8*	 - 12.0	207.6 84.8 176.9	 5.6	128.4 93.1 97.8 152.0	3.8 0.2 -15.7 3.6	91.0 68.3 57.8 91.9	30.0 -1.2 4.0	82.6 61.0 * 73.2	* 2		
Ottawa Regina Saskatoon Foronto Vancouver	177.0	14.9 6.4 	149.9 190.1 180.1 168.8 206.8	8.0 8.3	130.7 166.2 166.8 147.9 166.1	5.4 14.5 6.9 5.1 6.0	81.1 87.8 82.7 91.0 96.4	4.3 1.1 4.7	75.8 98.8 85.9 76.6 85.0	3		
Vinnipeg .ong-Haul(≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)	XOR	•••	200.1	14.0	180.5	7.3	94.6	7.8	104.7	*		
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ²	591.8 598.9 336.9	10.2 15.6	488.7 461.5 281.7 496.4	23.4 7.9	354.7 271.2 223.6 323.7	2.9	187.6 155.5 126.7 179.3	9.6 2.1	219.6 191.0 133.3 229.6	3		
Ottawa Regina Saskatoon Toronto	538.4* 639.6	 8.6	480.0 401.8 387.2 477.3	16.8 6.0 3.2 15.4	332.7 311.2 298.1 319.1	14.5 6.0 6.6 8.6	192.4 166.4 161.6 179.3	14.1 20.3 16.4 18.2	221.8 190.2 184.8 201.7	3 2 3 7		
/ancouver Vinnipeg	724.8	18.0	576.2 336.4		327.7 288.4		190.9 145.1		243.8 171.8			

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aérop municipal d'Edmonton.

Note: For " and "", refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour " et "", consulter la Section 'Méthode restrictions'.

International Sector

During the first quarter of 1990, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, almost three out of every four (72.5%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents an increase of 3.3 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Secteur international

Au cours du premier trimestre de 1990, l'utilisation des ta réduits était plus répandue dans le secteur international dans le secteur intérieur. En effet, près de trois passagers quatre (72.5%) des vols internationaux réguliers ont voyage tarif réduit. Cela représente une hausse de 3.3 points pourcentage par rapport au même trimestre de l'ani précédente.

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

ovincial Synopsis

ring the first quarter of 1990, the larger portion of passengers who enplaned in all provinces and ritories flew on discount fares. In this regard, recentages ranged from 53.1% for Quebec to 68.6% New Brunswick (see Table 5.4). Newfoundland, anitoba and Alberta were the only provinces is guebec to experience a proportion of counted passengers below the national average.

e relatively higher percentage of passengers velling on discount fares shown for New Brunswick les not mean that New Brunswick residents are pre privileged than those in other provinces. The ket origin for a coupon lifted at Saint John, for lample, may in fact be Halifax or Montréal, in which se both Nova Scotia or Quebec could also record enplaned passenger using a discount fare.

tween 1989 and 1990, four provinces witnessed ins in the utilization of discount fares. The population of passengers flying on discounts creased in Prince Edward Island (3.8 percentage ints), Nova Scotia (2.5), New Brunswick (10.8) and skatchewan (1.8). The largest declines were in the interval of the

ends for Selected Cities

shown in Table 5.5, a consistent trend throughout the selected cities4 seems to be a smaller oportion of passengers travelling on discount fares the first guarter of 1990 than in the same guarter in 89. Indeed, for the passengers travelling on short stances (less than 800 kilometres), the proportion of ssengers who benefitted from discount fares during e first quarter of 1990 decreased in six of the top n Canadian cities. The declines ranged from -0.7 ercentage point in Vancouver to -8.7 percentage pints in Halifax. The proportion rose from 48.1% to .9% in Ottawa, from 45.6% to 53.4% in Regina, om 48.0% to 52.0% in Saskatoon and from 35.9% 42.1% in Winnipeg during this period. For ng-haul trips (800 kilometres or more), all cities of iplanement, except Halifax, Ottawa and Regina, osted declines; these ranged from -1.1 percentage pints in Saskatoon to -5.4 percentage points in algary.

or domestic long-haul services, in most cities, the oportion of passengers that travelled on discount res exceeded 60.0%; Saskatoon (71.6%) ranked st, followed by Regina (70.6%) and Toronto 6.1%). For business class fares, the leading cities ere Calgary (15.1%) and both Ottawa and Toronto 2.4%).

Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1990

Sommaire provincial

Au cours du premier trimestre de 1990, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 53.1% au Québec et 68.6% au Nouveau-Brunswick (voir tableau 5.4). Terre-Neuve, le Manitoba et l'Alberta étaient les seules provinces avec le Québec, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne canadienne.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit au Nouveau-Brunswick, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Saint John, par exemple, peut être en réalité Halifax ou Montréal. Dans ce cas, les provinces de la Nouvelle-Écosse ou de Québec peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Entre 1989 et 1990, quatre provinces ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs réduits. La proportion des passagers profitant de ces tarifs s'est accrue à l'île-du-Prince-Édouard (3.8 points de pourcentage), en Nouvelle-Écosse (2.5), au Nouveau-Brunswick (10.8) et en Saskatchewan (1.8). Les baisses les plus fortes s'observent à Terre-Neuve (-3.9 points de pourcentage) et en Alberta (-3.8 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies4, à savoir qu'une plus petite proportion de passagers ont voyagé à prix réduit au cours du premier trimestre de 1990 qu'au cours de la même période en 1989. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1990 a diminué dans six des dix principales villes canadiennes. Les régressions variaient entre -0.7 point de pourcentage à Vancouver et -8.7 points de pourcentage à Halifax. Au cours de cette période, le pourcentage a augmenté de 48.1% à 51.9% à Ottawa, de 45.6% à 53.4% à Regina, de 48.0% à 52.0% à Saskatoon et de 35.9% à 42.1% à Winnipeg. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement, sauf Halifax, Ottawa et Regina, ont enregistré une baisse, comprise entre -1.1 point de pourcentage à Saskatoon et -5.4 points de pourcentage à Calgary.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 60.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (71.6%), s'est classée au premier rang, suivie de Regina (70.6%) et Toronto (66.1%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (15.1%) et Ottawa et Toronto (12.4%).

En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1990.

Average Fares

During the first quarter of 1990, air fares in Canada increased substantially compared to the previous year. Some of the major factors explaining the price increases are:

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability.
- two general fare hikes occurred between April 1989 and March 1990 in the domestic market.

According to the fare basis data, during the first quarter of 1990, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$180, up 13.8% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$297, an increase of 1.0% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$219; the lowest in Ottawa, where it averaged \$155. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$193) and Winnipeg (\$191). It rose in the top ten cities, with gains ranging from 1.3% in Halifax to 19.0% in Winnipeg.

During the first quarter of 1990, the business and economy fares increased in all major cities, with the exception of Halifax where the economy class fares declined on short-haul routes (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities for both short-haul and long-haul trips, with the exception of Halifax where it decreased by 1.2% for short-haul trips. Winnipeg (27.9%) and Regina (20.3%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$181 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$355 for long-haul trips.

Tarifs moyens

Au cours du premier trimestre de 1990, les tarifs aériens Canada ont fortement augmenté par rapport à l'ani précédente. Certains des principaux facteurs expliquant augmentations de prix sont:

- Air Canada et les Lignes aériennes Canadien Internation Ltée ont haussé leurs tarifs, faisant face à de nouve pressions pour améliorer leur rentabilité.
- les deux hausses générales qui sont survenues dans marché intérieur entre avril 1989 et mars 1990.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du pren trimestre de 1990, le tarif moyen (tous types de tarifs) pi par les passagers pour l'ensemble des paires de vi intérieures s'élevait à \$180, en hausse de 13.8% par rapi au trimestre correspondant de l'année précédente. Le 1 correspondant pour toutes les paires de villes internations s'élevait à \$297, en hausse de 1.0% par rapport à l'amprécédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérie est comprise entre \$219 à Vancouver et \$155 à Ottawa. tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$1 et Winnipeg (\$191). Il s'est accru dans les dix principa villes, les gains oscillant entre 1.3% à Halifax et 19.0% Winnipeg.

Au cours du premier trimestre de 1990, les tarifs de la cla affaires et de la classe économique ont augmenté d toutes les principales villes, à l'exception d'Halifax, où tarifs de la classe économique ont diminué sur les liaisons courte distance, (voir tableau 5.6). Ce tableau moi également que les tarifs réduits moyens ont augmenté d toutes les villes pour les services court-courriers long-courriers, à l'exception d'Halifax où le tarif réduit mo a diminué de 1.2% pour les services court-courri Winnipeg (27.9%) et Regina (20.3%) ont enregistré hausses les plus fortes pour les services long-courriers cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vintérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) sont, moyenne, les plus élevés; la situation est en grande pattribuable à l'emplacement géographique de la ville. En qui concerne les vols en classe économique, Winniperenregistré un tarif de \$181 pour les voyages court-courriet Calgary, un tarif de \$355 pour les voyages long-courrier

otes to Users

ethodology and Data Limitations

<u>eneral</u>

For purposes of statistical reporting, Canadian air urriers are classified into six reporting levels. These vels are defined in the Glossary. The statistical data ed by an air carrier are dependent on the reporting vel in which it is classified. The smaller the air carrier, eless detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, rethe Canadian Level I air carriers. As a result, it annot be released until all these companies have filed I statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this ublication represent the total of all operations erformed by the carriers anywhere in the world.

ivil Aviation Financial and Operational Surveys

overage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the ublication Air Carrier Operations in Canada stends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These anadian carriers are licensed to perform commercial cheduled or charter transportation of passengers and argo. To offer commercial air services in Canada, a surrier must have a valid licence issued by the National cansportation Agency of Canada.

urvey Methodology

The survey methodology used for the Civil viation Surveys, is a mail census. Reporting forms at vary in the level of detail according to the size of e air carrier operation being surveyed are mailed out the carriers. Each licensed operator constitutes a exparate reporting unit. Where parent and subsidiary ompanies are both licensed, separate reports are ed. The completed forms are returned to the Aviation latistics Centre.

Once the information is coded and captured into e data processing system, a computerized edit is enformed which identifies inconsistencies. Data which ill to meet the predetermined criteria are selected for oppropriate action by the Aviation Statistics Centre. In asses of incomplete or questionable data, the Aviation tatistics Centre contacts the air carrier by telephone in writing to obtain missing data, corrections or

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration l à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur

explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada, the revision is reflected in the annual publication, Canadian Civil Aviation. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show differences from the total of the four quarterly income statements in Air Carrier Operations in Canada.

aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corre ou des explications. Si le transporteur refuse de répor toutes les questions, le Centre établit des estimations fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication établies directement à partir de la base de données matisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bar versés dans la base de données, les chiffres exprime unités impériales sont convertis en unités métriques. facteurs de conversion proviennent des sources suivantes

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs dor conformément aux procédures de déclaration établies p Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non d l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent ré la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation de

Il convient d'informer les utilisateurs des restric suivantes en ce qui concerne les données provenant enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut ré l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir pu les données à temps, il est nécessaire d'établir estimations pour les données manquantes. Dan majorité des cas, il s'agit d'estimations pour transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aé avisent le Centre des statistiques de l'aviation que rectifications doivent être apportées à des ch déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà pul En pareil cas, le Centre des statistiques de l'avi introduit les mises à jour dans la base de don informatisée. Si les données ont déjà paru dar publication trimestrielle (Opérations des trans teurs aériens au Canada), les rectifications apportées dans la publication annuelle (Aviation canadienne). Les révisions majeures font l'objet renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées da section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incideur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transport aériens au cours de l'année sont susceptibles d'modifiées lorsque les vérificateurs préparent les éfinanciers annuels. En outre, depuis 1988, transporteurs aériens peuvent déclarer leurs don financières annuelles pour l'exercice financier, qui être différent de l'année civile. C'est pourquoi chiffres annuels des états des recettes qui figu dans la publication Aviation civile canadie peuvent différer du total des chiffres trimestriels états des recettes parus dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canadie peuvent différer du total des chiffres trimestriels états des recettes parus dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canadie peuvent différer du total des chiffres trimestriels états des recettes parus dans la publication des transporteurs aériens au Canadie peuvent différent de l'année sont des chiffres trimestriels états des recettes parus dans la publication des transporteurs aériens au Canadie peuvent différent de l'année sont de l'année

- iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
- where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil viation Surveys may obtain further details upon quest from the Aviation Statistics Centre (819-37-6190).

are Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, presents a regular and comprehensive source of fare pe-specific data on passengers and revenue.

overage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is esigned to be conducted in accordance with a traffied random sample of 56 days per calendar year or 14 days per quarter). Each day of the week is ampled twice per quarter. The sampling unit consists all lifted flight coupons in a carrier's system oplicable to scheduled services; reportable coupons the those which are lifted on one of the designated ample days.

urvey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data apported on the Fare Basis Report. Once completed, are Basis Reports are returned by the air carriers to be Aviation Statistics Centre. Computerized edits are erformed to ensure proper sample selection, valid ntries and logical inter-field relationships. Using the egular economy fare of a coupon city-pair as a enchmark, intra- and inter-carrier analyses are

- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettespassagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du doublecomptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe

performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"*".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users 'are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

économique pour la paire de villes inscrites sur le coupor analyse les données fournies par un même transporteur et différents transporteurs afin de relever les incohérences et qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomp sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigen les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on tot les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette les centaines de codes tarifaires employés par les différ transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête répartis selon des groupes tarifaires généraux (don définition figure dans le glossaire) par le Centre statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence s qualité des estimations établies au moyen des don d'enquête. Comme les estimations sont calculées à p d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'en d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fon de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation d une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établi partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficier variation est inférieur à 10 peuvent généralement considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent utilisées avec circonspection. Les estimations avec coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un de astérisque ",...".

Il convient d'informer les utilisateurs des restric suivantes en ce qui concerne les données provenan l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corri périodiquement en fonction des mises à jour fou par les transporteurs et des améliorations apportée système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire établies en fonction de la ville d'origine des passa indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements su méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre statistiques de l'aviation (819-997-6176).

actors Which May Have Influenced The Data

- Revisions were made to the 1989 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1989 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1989 publication.
- The total number of carriers by level which reported operations for the first quarter of 1990 are shown in the following table with comparative first quarter 1989 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1989 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1989 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1989.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le premier trimestre de 1990 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le premier trimestre de 1989 sont également présentées.

	1989	1990	% Change	
	1303	1930	Variation en %	
evel I	3	2	-33.3	Niveau I
evel II	19	25	31.6	Niveau II
vel III	65	70	7.7	Niveau III
evel IV	153	162	5.9	Niveau IV
otal	240	259	7.9	Total

- The number of carriers which reported nil operations, for the first quarter of 1990, are as follows: Level III 6, Level IV 19.
- The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- Between the first quarters of 1989 and 1990, the following six charter carriers went bankrupt: Crownair, Minerve Airlines of Canada, Odyssey, Vacationair, Holidair and Points of Call.
- During the first quarter of 1990, Canadian Airlines International Ltd. began reporting its own operations combined with Wardair.

- Pour le premier trimestre de 1990, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III – 6, niveau IV – 19.
- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce doublecomptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- e) Entre les premiers trimestres de 1989 et 1990, les six transporteurs suivants qui ont effectué des services d'affrètement ont fait faillite: Crownair, Minerve Airlines of Canada, Odyssey, Vacationair, Holidair et Points of Call.
- f) Au cours du premier trimestre de 1990, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont commencé à déclarer leurs propres activités combinées avec celles de Wardair.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the inflight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from sources and cash discounts on purchases of materials supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt inclupremiums, discounts and expenses on short-obligations; amortization of premium discounts; expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not class in report level VI that, in each of the two calendar y immediately preceding the report year, transported at I 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonne revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not class in report level VI that, in each of the two calendar yimmediately preceding the report year, transported 50 revenue passengers or more, but fewer than 1,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue good more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier classified in report level VI that, in each of the two caler years immediately preceding the report year, transpo 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier classified in level I, II, III or VI that, in each of the two caler years immediately preceding the report year, realized an gross revenues of \$250,000 or more for the air services which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier classified in level I, II, III or VI that, in each of the two caler years immediately preceding the report year, realized an gross revenues of less than \$250,000 for the air services which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in report year, operated the air service for which the air caheld a licence for the sole purpose of serving the needs lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirincurred in the repair and upkeep of property and equipmore required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss fit commercial ventures not part of the air transport services its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performa of air transportation. It includes direct aircraft opera expenses as well as ground and indirect operating expenses

perating income or loss. The profit or loss from prformance of air transportation based on total perating revenues less total operating expenses. It coludes non-operating income and expenses or secial items, and is a "before income taxes" figure.

(perating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It is ludes subsidies and the net amount of revenue from ervices incidental to air transportation.

hasenger. For unit toll transportation, it is a person no pays more than 25% of the full economy class the, boards an aircraft and surrenders a flight coupon to other document in respect of transportation of the prson between two points specified in the document). by charter transportation, it is a person who boards an arcraft and surrenders a flight coupon (or other ocument in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

hassenger-kilometre. A passenger-kilometre repreints the carriage of one passenger for one kilometre. is obtained by totalling the number of kilometres bwn by each passenger.

viding the number of passenger-kilometres by the umber of available seat-kilometres.

y multiplying the number of passenger-kilometres arried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms hich is assumed to be the average weight for a assenger and the free baggage allowance. The result then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre

onne-kilometre. Represents the carriage of one inne of goods or passengers for one kilometre. The umber of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

ransborder services. Services between points in anada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

nit toll services. Transportation of persons and/or oods where the air carrier or his agent operates the ir service and sells directly to the public, seats and/or argo space on a price per seat or per unit of mass or olume of cargo basis.

Veight load factor. This ratio is calculated by ividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

erms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount are products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the evel I carriers' revenue by the passenger volume, as neasured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- Business class. A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- Discount. A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.

 Economy. A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.

- First class. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- Other. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sonté galement incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les de de toute nature, y compris les primes, les escomptes et dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi l'amortissement des primes, des escomptes et des frais aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre qui trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canar non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des cannées civiles ayant précédé l'année de déclaration transporté au moins un million de passagers payants ou moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payante

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aé canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chac des deux années civiles ayant précédé l'année de déclara a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 plus et de moins d'un million ou un nombre de tor métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus e moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aé canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chardes deux années civiles ayant précédé l'année de déclara a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tor métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus e moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aé canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours chacune des deux années civiles ayant précédé l'année déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au m \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aé canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours chacune des deux années civiles ayant précédé l'année déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieure \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait licence

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aé canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploit service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

lassager. Dans le cas du transport à taxe unitaire, il agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein trif de classe économique, qui monte à bord d'un aronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre ocument ayant trait au transport de cette personne etre deux points indiqués sur le document). Dans le constant de de la coupent affrété, il s'agit d'une personne qui ronte dans un aéronef et qui présente un coupon de la coupent de la coupent ayant trait au transport de la coupent.

lassager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspnd au transport d'un passager sur une distance d'un lomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner i nombre de kilomètres parcourus par chaque lassager.

ecettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalies au titre du transport aérien et de la prestation de érvices accessoires. Ces recettes comprennent les abventions et le montant net des recettes au titre des ervices accessoires au transport aérien.

evenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des venus d'intérêts provenant de toutes sources et des comptes au comptant sur les achats de matériel et fournitures.

evenus et dépenses hors exploitation. Ce poste groupe les revenus et les dépenses au titre activités commerciales étrangères aux services de ansport aérien ou aux services accessoires.

evenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne s'énéfices ou les pertes au titre du transport aérien, alculés en soustrayant les dépenses totales d'exploition de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce niffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors xploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre avant déduction d'impôt".

ervices à taxe unitaire. Ces services désignent le ansport de passagers ou de marchandises dans le adre duquel le transporteur aérien ou son mandataire xploite le service aérien ou vend directement au ublic des places ou de l'espace de chargement de larchandises selon un prix par place ou par unité de lasse ou de volume.

ervices d'affrètement. Ce terme désigne le transort de personnes et/ou de marchandises aux termes 'un contrat en vertu duquel une personne, autre que e transporteur qui exploite le service aérien, retient un loc de places ou une partie de l'espace de chargenent pour son propre usage ou pour revente, en tout u en partie, au public.

dervices transfrontaliers. Il s'agit des services surés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et la zone continentale lesÉ tats-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes avant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- Classe affaires. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base.
 Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- Classe économique. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- Première classe. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- Réduit. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

 Autres. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services à horaire fixe. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes transporteurs de niveau I par le nombre de passa déterminé au moyen des points d'origine et de destin indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le c de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les É Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de kilomètres ou plus.

Indice des prix des voyages. Voici les composantes

Autres termes

l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

low to Get the Economic Facts and inalysis You Need on Transportation

vailable from the Transportation Division are...

key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries:

special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;

two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;

a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

et the facts! Find out how the Transportation Division an help you meet your information needs by ontacting

avid Dodds, Director ransportation Division tatistics Canada ean Talon Building, 7th Floor unney's Pasture Ittawa, Ontario 1A 0T6

elephone: (613) 951-8704 acsimile:

(613) 951-0579

urface and Marine Transport Section

elephone: (613) 951-2527

(613) 951-0579

hief viation Statistics Centre

(819) 997-6942 elephone: acsimile: (819) 953-8499

anuary 1990

acsimile:

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.:
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur Division des transports Statistique Canada 7e étage, immeuble Jean-Talon Parc Tunney Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704 Télécopieur: (613) 951-0579

Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527 Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942 Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

Catalogue Title

PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206 51-207	Canadian Civil Aviation, A., Bil. Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00 36.00	43.00 43.00	50.00 50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil. Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001 52-003	Railway Carloadings, M., Bil. Railway Operating Statistics, M., Bil.	83.00 105.00		116.00 147.00	Chargements ferroviaires, M., Bil. Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.
A. – Annua O. – Occas		erterly			Annuel M. – Mensuel T. – Trimestrie – Hors série Bil. – Bilingue

U.S.A. Other

Unis Autres

US\$

États-

US\$

Canada

S

Titre

February 1991

To order a publication please telephone toll

free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Février 1991

Pour obtenir une publication veuillez télépho-

sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélinographe 1-613-951-1584.



ORDER FORM

Statistics Canada Publications

	TARTIES CO. T. C.											
IAIL TO: Iublication Sales	FAX TO: (613) 951-1584		HOD OF PA									
tatistics Canada	This fax will be treated as an original order Please do not		Purchase Orde	er Number	(please	enclose)						
(Itawa, Ontario, K1A 0T6	send confirmation.		Payment enclo	sed			\$					
(ease print)			Bill me later (m	nax. \$500)								
(impany		Charge to my:										
(:partment												
/tention		Account Number										
/Idress		Expiry Date										
(ty			ature									
Fistal Code	Tel.	Clien	t Reference Nu	umber								
atalogue	Title		Required		al Subsc Book Pr		Otv	Tetel				
Number			Issue	Canada \$	United States US\$	Other Countries US\$	Qty	Total \$				
					S	UBTOTAL						
anadian customers add 7% Goods	and Services Tax.				G	ST (7%)						
ease note that discounts are applie ght include special shipping and ha	d to the price of the publication and not andling charges and the GST.	to the	total amount w	rhich	GRA	AND TOTA	L					
neque or money order should be mients from the United States and of	ade payable to the Receiver General for ther countries pay total amount in US fu	r Cana inds dra	da/Publications	s. Canadia ank.	ın clients	pay in Cana	adian fu	inds.				
or faster service	1-800-267-667	7	r	\	/ISA and	MasterCa Accour		PF 03681 1991-01				

ersion française de ce bon de commande disponible sur demande



Statistics Statistique Canada

Canada



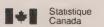
BON DE COMMANDE

Publications de Statistique Canada

	LÉCOPIEZ À: (613) 951-1584	MOE	DALITÉS DE	PAIEN	IENT			
	bon télécopié tient lieu de		Numéro d'ordr	e d'acha	nt (inclure s	.v.p.)		
Ottawa (Ontario) K1A 0T6	mmande originale. Veuillez ne s envoyer de confirmation.		Paiement inclu					
(En caractères d'imprimerie s.v.p.)			Envoyez-moi la	a facture	olus tard (n	nax. 500 \$1		
Entreprise			ez à mon com	_			☐ VIS	Δ2
		. 0110	or a mon com	.p.c. [Jai 0) / ·
À l'attention de			Nº de compte	L	1111			
Adresse			Date d'expiration	on [1.1.1.1			
Ville	Province	Signa	ature					
Code postal	Tél	Numé	éro de référenc	e du clie	ent			
Numéro	Time		Édition		oonnement a			
Numéro au catalogue	Titre		demandée	Canad	Unis	Autres	Qté	Т
				\$	\$ US	\$ US		
						-		
								_
								_
								-
						-		_
								_
						TOTAL		
Les clients canadiens ajoutent la taxe	de 7 % sur les produits et services.				Т	PS (7 %)		
Veuillez noter que les réductions s'ap pouvant inclure des frais de port et de	pliquent au prix des publications et non e manutention particuliers et la TPS.	au tota	al général; ce d	dernier	тоти	AL GÉNÉR	AL	
Le chèque ou mandat-poste doit être canadiens; les clients à l'étranger paie	fait à l'ordre du Receveur général du C ent le montant total en dollars US tirés :	anada sur une	- Publication e banque améri	is. Les i	clients cana	diens paier	it en dolla	ars

1-800-267-6677

This order coupon is available in English upon request



Pour un service plus rapide, composez

Statistics Canada



0368 1991-

Comptes VISA et MasterCard PICK A TOPIC... ANY TOPIC

CHOISISSEZ UN SUJET... N'IMPORTE LEQUEL

ow a redesigned Statistics
Canada Catalogue will
implify your search for the most
p-to-date or historic facts. An
xpanded and improved keyword
idex, cross-referencing, increased
ubject detail and listings by geographical area
rovide easy access to hundreds of Statistics Canada
roducts and services.

-] Know the topic but not the "official title"? No matter how ride or narrow the topic or how little you know about it you'll ppreciate how quickly the cross-referencing leads you to the ight source.
- J You'll find sources of key statistics like consumer price indexes, nport/export figures, or population characteristics down to the illage level. From the most popular topics of the day like employment, income, trade and education to more detailed research tudies like mineral products shipped from Canadian ports or 'aribbean immigrants in urban areas... you'll find it all.
- This expanded edition of the Statistics Canada Catalogue includes descriptions of our full range of services from sublications and maps to microdata files and diskettes. And, many if our electronic product listings include the name and phone number of a contact within Statistics Canada giving you a direct ine to more detailed information.
- As always, you'll find sections on how to get more help...
 on-line search techniques in libraries... discount and order
 information... and the locations of our Reference Centres. You'll
 specially appreciate that this year's Catalogue is bound in a
 lurable, plasticized cover to withstand intensive use.
- For ease and completeness in your information search get he Statistics Canada Catalogue (cat. # 11-204E) for \$13.95 in Canada, US\$17 in the U.S. and US\$20 in other countries. To order your copy write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or you can FAX your order to (613) 951-1584. For faster service using VISA or MasterCard, call toll-free:

1-800-267-6677.

orénavant le Catalogue
de Statistique Canada amélioré
simplifiera vos recherches de données
récentes ou historiques. Son index revu
et augmenté comprend des renvois,
des sujets plus détaillés et des références
géographiques vous permettant d'accéder
rapidement à des centaines de produits et de
services de Statistique Canada.

- ☐ Vous connaissez le sujet sans connaître le terme technique ? Peu importe si le sujet est général ou spécifique, vous apprécierez l'accès rapide que vous procure les renvois.
- □ Vous repérerez facilement les sources de statistiques essentielles comme l'indice des prix à la consommation, les importations exportations ou encore, les caractéristiques de la population jusqu'à l'échelle des villages. Des sujets populaires du jour tels l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation jusqu'aux études plus spécifiques comme les produits minéraux expédiés à partir des ports canadiens ou les immigrants antillais dans les régions urbaines, vous trouverez tout!
- □ L'édition augmentée du Catalogue de Statistique Canada contient bien plus encore. Elle présente en détail notre gamme complète de services, depuis les publications et les cartes jusqu'aux disquettes et fichiers de microdonnées. Plusieurs descriptions de nos produits informatiques incluent le numéro de la personneressource à Statistique Canada. Vous obtenez donc une voie plus directe avec le service de votre choix.
- Comme toujours, le catalogue contient des sections concernant la façon d'obtenir de l'assistance, les recherches bibliographiques automatisées, les réductions offertes, le guide de commande et l'adresse de nos centres régionaux de consultation. Par ailleurs, vous serez heureux d'apprendre que, cette année, la couverture du catalogue est plastifiée pour résister à un usage fréquent.
- □ Pour obtenir rapidement la source d'information la plus complète qui soit concernant nos produits, procurez-vous le Catalogue de Statistique Canada (n° 11-204F au catalogue) au prix de 13,95 \$ au Canada, 17 \$ US aux États-Unis et 20 \$ US dans les autres pays. Pour commander votre exemplaire, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6, télécopiez votre commande au 1-613-951-1584 ou utilisez votre carte VISA ou MasterCard et composez le numéro sans frais :

1-800-267-6677.

No other monthly report on the Canadian Economy has this much to offer

La seule publication à vous offrir autant d'information sur l'économie canadienne

Canadian Economic Observer

The most extensive and timely information source for people who want-objective facts and analysis on the Canadian Economy... every month

Current economic conditions

Brief, "to the point" a current update summary of the economy's performance including trend analyses on employment, output, demand and the leading indicator.

Feature articles

In-depth research on current business and economic issues: business cycles, employment trends, personal savings, business investment plans and corporate concentration.

Statistical summary

Statistical tables, charts and graphs cover national accounts, output, demand, trade, labour and financial markets.

Regional analysis

Provincial breakdowns of key economic indicators.

International overview

Digest of economic performance of Canada's most important trading partners — Europe, Japan and the U.S.

Economic and statistical events

Each month, CEO also publishes a chronology of current events that will affect the economy, and information notes about new products from Statistics Canada.

Consult with an expert

The names and phone numbers of the most appropriate Statistics Canada contacts are provided with each data table in the statistical summary, not only can you read the data and the analysis, you can talk to the experts about it.

The Canadian Economic Observer

(Catalogue no. 11-010) is \$220 annually in Canada, US\$260 in the United States and US\$310 in other countries.

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free at 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

L'Observateur économique canadien

La revue la plus complète et la plus à jour qui pour les gens qui désirent des renseignem objectifs et une analyse de l'écono canadienne... chaque mois.

Les conditions économiques actuelles

Résumé bref et incisif de l'actualité économ du mois, comportant l'analyse des tendar de l'emploi, de la production, de la demand de l'indicateur avancé.

Les études spéciales

Recherche approfondie sur les question domaine des affaires et de l'économ cycles économiques, tendances l'emploi, épargne personnelle, pro d'investissement et concentration sociétés.

L'aperçu statistique

Tableaux, graphiques et diagram englobant les statistiques comptes nationaux, de la produci de la demande, du commerce, de l'em

et des marchés financiers

L'analyse régionale

Ventilation par province des indicateurs économiques stratégiques.

Le survol de l'économie internationale

Un sommaire du rendement de l'économie des partenaires commerc du Canada, comme l'Europe, le Japon et les États-Unis.

Événements économiques et statistiques

Chaque mois, L'OEC publie une chronologie des événements influenceront l'économie de même que des renseignements sur nouveaux produits de Statistique Canada.

Consultez un expert

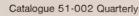
Les noms et numéros de téléphone des personnes-ressources figure chaque tableau de l'aperçu statistique; non seulement pouvez-vous les données et l'analyse, mais vous pouvez de plus discuter du s avec les experts de Statistique Canada.

L'Observateur économique canadien.

(nº 11-010 au catalogue) coûte 220 \$ l'abonnement annuel au Can 260 \$ US aux États-Unis et 310 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statisti Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Cerrégional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la lifigurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et util votre carte VISA ou MasterCard.





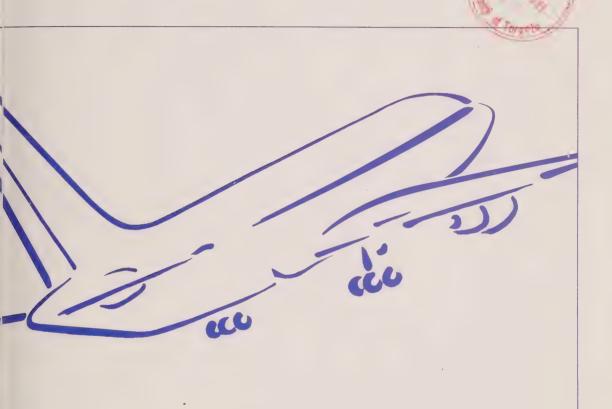
Air Carrier Operations in Canada

April - June 1990

Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril - juin 1990



Allation



Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre, Transportation Division, Facsimile Number (819)953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick	
and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area serve	ed
by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories	
(area served by	
NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. O publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offer imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur magnétiques. Des cartes et d'autres documents de m géographiques sont disponibles pour certaines sortes de CL'accès direct à des données agrégées est possible par le truche CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extra Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publicatio statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports, Numéro de bélinographe (819)953-8499

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986 centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(98
Halifax	(426-5331)	Regina	(780
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(49
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans tou provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habi l'extérieur des zones de communication locale des régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick	
et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565
Québec	1-800-361
Ontario	1-800-263
Manitoba	1-800-542
Saskatchewan	1-800-667
Alberta	1-800-282
Sud de l'Alberta	1-800-472
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663
Yukon et nord de la CB.	
(territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith (
Territoires du Nord-Ouest	

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publication Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres li locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique COttawa. K1A 0T6.

Appelez à frais virés au 403-495

1(613)951-7277

(territoire desservi par la

NorthwesTel Inc.)

Numéro du bélinographe 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto

Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada

Transportation Division Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

April-June 1990

Statistique Canada

Division des transports Le centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril-juin 1990

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology

Minister of Supply and Services Canada 1991

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of the Minister of Supply and Services Canada.

May 1991

Canada: \$24.25 per issue, \$97.00 annually United States: US\$29.00 per issue, US\$116.00 annually Other Countries: US\$34.00 per issue,

US\$136.00 annually

Catalogue 51-002, Vol. 21 No. 2

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie

 Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1991

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des Approvisionnements et Services Canada.

Mai 1991

Canada : 24,25 \$ l'exemplaire, 97 \$ par année États-Unis : 29 \$ US l'exemplaire, 116 \$ US par année

Autres pays: 34 \$ US l'exemplaire,

136 \$ US par année

Catalogue 51-002, vol. 21 nº 2

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- -- amount too small to be expressed.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

NOTE

Components may not add to totals due to rounding.

A NOTE ON CANSIM

Some current historical statistics on Department Store Sales and Stocks (Matrix No. 112), as well as many other series, are available to the public from Statistics Canada's computerized data bank CANSIM (Canadian Socio-Economic Information Management System) via terminal, on computer printouts, or in machine readable form. For further information contact the Electronic Data Dissemination Division staff, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0Z8 (telephone 613-951-8200), or the regional advisors at the Statistics Canada offices located across Canada.

This publication was prepared under the direction of:

- P.N. Triandafillou, Director, Industry Division
- G. Snyder, Associate Director, Distributive Trades Sub-division, Industry Division
- R. Rasia, Chief, Retail Trade Section, Distributive Trades Sub-division, Industry Division

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.

Signes conventionnels

Voici la signification des signes conventionnels suiva utilisés dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- -- nombres infimes.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

NOTA

Les chiffres ayant été arrondis, les totaux ne correspond pas toujours.

NOTE AU SUJET DE CANSIM

La banque de données informatisées de Statistique Cana CANSIM (Système canadien d'information socio-économiq fournit au public certaines statistiques actuelles et historique sur les Ventes et stocks des grands magasins (matrice 112) et sur de nombreuses autres séries, par le biais determinal, d'imprimés d'ordinateur ou de supports sous terminal, d'imprimés d'ordinateur ou de supports sous tours lisible par une machine. Pour plus de renseignemer s'adresser au personnel de la Division de la diffus informatique des données, Statistique Canada, Ottawa, KOZB (téléphone 613-951-8200), ou aux conseillers régions des bureaux de Statistique Canada situés à travers Canada.

Cette publication a été rédigée sous la direction de:

- P.N. Triandafillou, directeur, Division de l'industrie
- G. Snyder, directeur associé, Sous-division des commerces de distributions, Division de l'industrie
- R. Rasia, chef, Section du commerce de détail, Sous-division des commerces de distributions, Division d'industrie

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.



talogue 51-002

1. 21 No. 2

Carrier Operation in Canada

RATA

symbols page of the publication should be slaced by the following:

mbols

The following standard symbols are used in stistics Canada publications:

figures not available.

figures not appropriate or not applicable.

nil or zero.

amount too small to be expressed.

estimated figures.

preliminary figures.

revised figures.

confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

inversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can so by using the following conversion factors as itained in the Canadian Metric Practice Guide, olished by the Canadian Standards Association.

tric	Imperial
ilometre	.621 statute mile
tre	.220 gallon
ilogram	2.205 pounds
onne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
onne-kilometre	.685 ton-mile

knowledgements

This publication was prepared in the Aviation tistics Centre, of the Transportation Division, Statiss Canada under the general direction of D. Dodds, ector, Transportation Division. This publication is a poluct of the Airports and Air Routes, Civil and neral Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit ad, B. Snider is the Statistician, and S. Carpentier is ad of Production, Civil and General Aviation. It is a product of the Fare Analysis Unit of which L. Dieter is the Senior Statistician.

e paper used in this publication meets the minimum purements of American National Standard for ormation Sciences — Permanence of Paper for need Library Materials, ANSI Z39.48 — 1984.

Catalogue 51-002

Vol. 21 no 2

Opérations de transporteurs aériens au Canada

ERRATA

La page des Signes conventionnels de la publication devrait être remplacée par la page suivante:

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	/ Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports. Elle a été produite par la Soussection des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont G. Baldwin est le chef, B. Snider est le statisticien et S. Carpentier est le chef de la production de l'aviation civile et générale. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piétro est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.



able of Contents

Table des matières

		Page			Page
ghlights		٧	Faits saillant	s	V
roduction		ix	Introduction		ix
becial Artic	les	×	Études spéc	iales	х
ECTION 1	THE QUARTER IN REVIEW		SECTION I	REVUE DU TRIMESTRE	
able 1.1	Ratios - Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1	Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
able 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
ECTION 2	OPERATING STATISTICS		SECTION 2	STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
able 2.1	Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens	3
able 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
able 2.3	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation - Trans- porteurs aériens canadiens de niveau I	5
able 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7	Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
ECTION 3	FINANCIAL DATA		SECTION 3	DONNÉES FINANCIÈRES	
able 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1	Etat des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
able 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9	Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
ECTION 4	EMPLOYMENT AND FUEL DATA		SECTION 4	DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
able 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11	Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
able 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12	Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

		raye		
SECTION 5	FARE BASIS DATA		SECTION 5	DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE
Table 5.1	Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	14	Tableau 5.1	Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers
Table 5.2	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.2	Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers
Table 5.3	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.3	Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers
Table 5.4	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	Tableau 5.4	Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers
Table 5.5	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17	Tableau 5.5	Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers
Table 5.6	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18	Tableau 5.6	Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers
Notes to Us	ers		Notes aux u	tilisateurs
Methodolog	y and Data Limitations	21	Méthodes et	t restrictions
Factors Whi	ch May Have Influenced the Data	25	Facteurs po	uvant avoir une incidence sur les données
Glossary		26	Glossaire	
Publications Division	Available from the Transportation	32	Publications	disponibles à la Division des transports

Page

ighlights

erating Statistics

The number of passengers on all Level I services declined 6% between the second quarters of 1989 and 1990. This was partly attributable to the presence of Wardair in the market in 1989 and their subsequent amalgamation into Canadian Airlines International Limited in 1990. Wardair was a significant contributor to total Level I carriage in 1989. Canadian Airlines International Limited streamlined the combined operations when Wardair was amalgamated.

In the second quarter of 1990, there was a 10% decline in the average trip length of Air Canada's charters from the same quarter in the previous year. This was the third consecutive occurrence of a decline. Between the fourth quarters of 1988 and 1989, this decline was 17% and between first quarters of 1989 and 1990, the decline in average trip length was 18%. Canadian Airlines International Ltd. experienced an average trip length decrease of 4% for charter flights over the year since the spring of 1989.

Although the average trip lengths of charter flights decreased from their level in the same quarter of the previous year, the average trip length of scheduled flights rose. Air Canada and Canadian Airlines International Limited reported increases in their average trip lengths on all services of 9% and 10% respectively, from the second quarter of 1989 to the same quarter in 1990. The average trip length of scheduled flights increased 10% and 12% respectively for Air Canada and Canadian Airlines International Limited. This increase in average trip length of scheduled flights was, in part, the result of carriers handing over short haul routes to their affiliates.

The number of carriers in Levels I to III increased in the second quarter of 1990 by 12%, from the same quarter in the previous year. A Level III carrier must carry more than 5,000 passengers per year or more than 1 000 000 kg of goods during the previous two years. From 1989 to 1990, there was a net increase of 20 carriers from Level IV to higher levels. The number of carriers in Level I to IV also showed an increase of 6%. During this period, there was a net increase of 40 carriers from Level V to IV. This magnitude of increase also occurred in the second quarter of 1989. The requirement for a Level IV carrier is that revenue from charter and scheduled services must be at least \$250,000 per year.

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Le nombre de passagers sur les services des transporteurs de niveau I a diminué de 6% entre les deuxième trimestres de 1989 et 1990. Cette baisse est attribuable en partie à la présence de Wardair sur le marché en 1989 et plus tard, à son fusionnement avec les Lignes aériennes Canadien International Ltée en 1990. Wardair a contribué fortement au nombre total de passagers transportés en 1989. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont réduit leurs exploitations totales suite à leur fusionnement avec Wardair.
- Au cours du deuxième trimestre de 1990, on a observé une baisse de 10% de la distance moyenne de voyage des affrètements d'Air Canada comparativement au même trimestre de l'année précédente. Ce fut la troisième baisse de suite pour Air Canada. Entre les quatrièmes trimestres de 1988 et 1989, la baisse fut de 17% et entre les premiers trimestres de 1989 et 1990, elle était de 18%. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont connu une diminution de 4% de la distance moyenne de voyage pour leurs services d'affrètement au cours de l'année, depuis le printemps de 1989.
- Bien que la distance moyenne de voyage des services d'affrètement ait subi une baisse comparativement à son niveau du même trimestre de l'année précédente, la distance moyenne de voyage des services réguliers a augmenté. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont déclaré des hausses de leurs distances moyennes de voyage totales de 9% et 10% respectivement, entre les deuxièmes trimestres de 1989 et 1990. La distance moyenne de voyage des vols réguliers a augmenté de 10% pour Air Canada et de 12% pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Ces augmentations résultent en partie du fait que ces transporteurs ont cédé leurs routes de courte distance à leurs transporteurs affiliés.
- Le nombre de transporteur's des niveaux I à III a augmenté de 12% au cours du deuxième trimestre de 1990 comparativement au même trimestre de l'année précédente. Un transporteur de niveau III doit transporter plus de 5,000 passagers par année ou plus de 1 000 000 kg de marchandises pour deux années de suite. De 1989 à 1990, 20 transporteurs sont passés du niveau IV à un niveau supérieur. Le nombre de transporteurs des niveaux I à IV a augmenté aussi, celui-ci de 6%. Au cours de cette période, 40 transporteurs sont passés du niveau V au niveau IV. Une augmentation de cette importance est survenue aussi au deuxième trimestre de 1989. L'exigence pour un transporteur de niveau IV est la suivante: ses recettes provenant de services réguliers et d'affrètement doivent égaler au moins \$250,000 par année.

- The total number of passengers on charter services for Level I through III carriers increased 22%. Total charter passenger-kilometres for this group also increased 41%. The average trip length of Level I through III charter flights increased from the second quarter of 1989 to the same quarter in 1990. The greatest contribution to the increase in total charter trip length, for Level I to III carriers, came from domestic and other international (other international flights exclude transborder flights) charter flights.
- Domestic charter passengers carried by Level I through IV carriers increased 23% and passenger-kilometres for this group increased 218% from 154 million passenger-kilometres in the second quarter of 1989 to 487 million passenger-kilometres in the same quarter in 1990. There was a 159% increase in average trip length of domestic charter flights for Level I through IV carriers. The number of passengers on other international charters increased 6% while other international charter passenger-kilometres increased 19%; therefore, the average trip length of other international charter flights increased 12%.

Financial Data

- Operating revenues from scheduled services of Level I to III carriers increased 6% between the second quarters of 1989 and 1990. Passenger revenue, over this period, increased by a similar amount (6%), while operating income increased 96% from \$39 million in the second quarter of 1989 to \$77 million in the same quarter of 1990.
- For Level I carriers, operating revenues from charter services declined 47% between the second quarters of 1989 and 1990. A major cause of this decline was a reduction in charter passenger revenue of 46% and a decline of 78% in revenue from goods carried on charter flights. In 1989, Wardair was a significant charter carrier included in Level I. This accounted for the large decline in charter activity in 1990.
- The operating income of Level I carriers increased by 175% from \$18 million in the second quarter of 1989 to \$49 million in the same quarter in 1990. This increase was partly attributable to the amalgamation of Wardair with Canadian Airlines International Ltd. in 1990. In 1989, Wardair reported operating losses of \$7 million and Canadian Airlines International Ltd. reported operating losses of \$32 million. Wardair's amalgamation in 1990 is accounted for by Canadian Airlines International Limited who contributed to the second quarter increase in operating income by reporting a positive operating income of \$6 million.

- Pour les services d'affrètement des transporteurs d'niveaux I à III, le nombre total de passagers a augment de 22% et le nombre de passagers-kilomètres augmenté de 41%. La distance moyenne de voyage de transporteurs de niveaux I à III a augmenté pour les vol d'affrètement entre le deuxième trimestre de 1989 et deuxième trimestre de 1990. Les services d'affrètemer intérieurs et "autres internationaux" (les vols "autre internationaux" excluent les vols transfrontaliers) or contribué principalement à la hausse de la distance d voyage des affrètements pour les transporteurs d niveaux I à III.
- Pour les services d'affrètement intérieurs des transporteurs de niveaux I à IV, le nombre de passager transportés a augmenté de 23% et le nombre de passagers-kilomètres a augmenté de 218%, passant d 154 millions au deuxième trimestre de 1989 à 48 millions au même trimestre de 1990. On a observé un augmentation de 159% de la distance moyenne d voyage des vols d'affrètement intérieurs des transporteur de niveaux I à IV. Le nombre de passagers sur les vol d'affrètement "autres internationaux" a augmenté de 6% et les passagers-kilomètres ont augmenté de 19%; pas conséquent, la distance moyenne de voyage pour les vol d'affrètement "autres internationaux" a augmenté de 12%.

Données financières

- Les recettes d'exploitation pour les services réguliers de transporteurs de niveaux I à III ont augmenté de 6% entres deuxièmes trimestres de 1989 et 1990. Les recettes passagers, au cours de cette période, ont augmenté dar la même proportion (6%), tandis que les revenu d'exploitation ont augmenté de 96%, passant de \$3 millions au deuxième trimestre de 1989 à \$77 millions a même trimestre de 1990.
- Pour les transporteurs de niveau I, les recette d'exploitation provenant des services d'affrètement or diminué de 47% entre les deuxièmes trimestres de 198 et 1990. La cause principale de cette baisse fut réduction de 46% des recettes-passagers des vo affrétés et la baisse de 78% des recettes provenant c marchandises transportées sur les vols d'affrètement. E 1989, Wardair était un des principaux transporteurs effectuer des services d'affrètement et faisait partie on niveau I. Ceci explique la baisse importante des services d'affrètement en 1990.
- Le revenu d'exploitation des transporteurs de niveau laugmenté de 175%, passant de \$18 millions au deuxièm trimestre de 1989 à \$49 millions au même trimestre de 1990. Cette hausse est attribuable en partie à la fusic de Wardair avec les Lignes aériennes Canadien Internitional Ltée en 1990. En 1989, Wardair a déclaré de pertes d'exploitation de \$7 millions et les Lignes aériennes Canadien International ont déclaré des pertes d'exploitation de \$32 millions. Suite à leur fusion avec Wardair en 1990, les Lignes aériennes Canadien Internitional Ltée ont contribué à la hausse du rever d'exploitation du deuxième trimestre en déclarant le revenu d'exploitation positif de \$6 millions.

re Basis Data

Compared to a year ago, the second quarter 1990 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 7% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by 11%. For the international markets, the economy fare index rose by 3%, while the discount fare index decreased by about 2%.

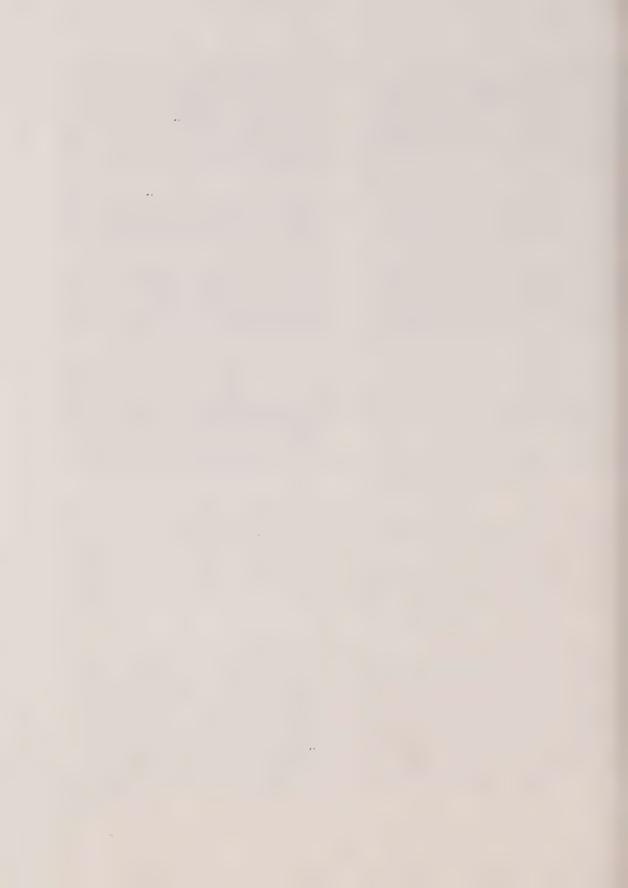
During the second quarter of 1990, 63% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from about 60% in 1989. For the international markets, over two out of every three (68%) scheduled passengers flew on discount fares.

Two provinces (Alberta and British Columbia and the territories) registered a decreased utilization of discount fares during the second quarter of 1990. Prince Edward Island and Quebec with increases of about 11 and 10 percentage points respectively, compared to the same period in 1989, posted the largest increases.

During the second quarter of 1990, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$188, up 8% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$333, an increase of 2% relative to a year earlier.

Données sur la base tarifaire

- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs réguliers a progressé de 7% au cours du deuxième trimestre de 1990, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 11%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques s'est accru de 3%, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué d'environ 2%.
- Au cours du deuxième trimestre de 1990, 63% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard d'environ 60% en 1989. Pour les marchés internationaux, plus de deux passagers sur trois (68%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.
- Deux provinces (l'Alberta et la Colombie-Britannique et les territoires) ont enregistré une utilisation réduite des tarifs réduits au cours du deuxième trimestre de 1990. L'Île-du-Prince-Édouard et le Québec avec des hausses respectives d'environ 11 et 10 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à la même période en 1989.
- Au cours du deuxième trimestre de 1990, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$188, en hausse de 8% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$333, en 'hausse de 2% par rapport à l'année précédente.



troduction

Operational and financial data for the Canadian air asport industry were first published by the Dominion reau of Statistics in 1936. Since that time, these data be been published continuously in a variety of mats, with the most recent changes appearing in the 38 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation, 1987, became law. Prior to this, an intensive iew was undertaken to ascertain the essential uirements for air carrier statistics of the National nsportation Agency, Transport Canada and tistics Canada. As a result of this review, substantial inges were made to the reporting requirements for carriers.

The revised reporting requirements were blemented at the beginning of 1988. These have had impact on the availability of data for publication. In ticular, the following should be noted:

The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.

The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.

The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication Air Carrier erations in Canada and the redesigned annual plication Canadian Civil Aviation maintain most of past series and also include, for the first time, fare tis data (information on air passenger travel based the fare type utilized). The quarterly publication ineates the performance of the Canadian air insport industry in terms of such key variables as mother of passengers carried, tonne-kilometres flown, erating revenues and expenses.

This publication, Air Carrier Operations in nada, provides some historical perspective, playing data for the current reference period and the ne guarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations** des transporteurs aériens au **Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée Opérations des transporteurs aériens au Canada, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Articles

Discount Fare Utilization in the International Sector¹, 1983 and 1987-1990

The pattern of discount fare utilization for the international sector for the period 1983 and 1987 to the second quarter of 1990 will be studied². Fare Basis data were compiled to include passengers, carried on Canadian Level I air carriers, who travelled to or from an international or transborder city. These data were used to address the following questions:

When was the greatest utilization of discount fares in the international sector? Did passengers travelling on short and medium-haul international routes have the same access to cheaper travel as those travelling on long-haul routes?

What has been the trend in international discount air fares and how did average discount fares compare to the average cost of air fares (all fares) over this time?

How did the yields on international scheduled services for all fares compare to yields for discounted fares?

As evidenced by Figure 1, between 1983 and 1990, there was an upward growth in the discount fare utilization in the international sector. In the second quarter of 1990, for example, the proportion of international passengers who benefitted from discount fares rose by 5.9 percentage points compared to the second quarter of 1983. In terms of passenger-kilometres, this proportion slightly increased by 2.7 percentage points. In contrast, in the domestic sector, these proportions increased by 18.4 and 12.2 percentage points respectively, during this period (the results are not shown).

Figure 1 shows that a peak in the participation of discounted passengers for the international sector occurred during the first quarter of 1990 with 72.5% of passengers travelling on a discounted fare. The percentage in terms of passenger-kilometres peaked during the third quarter of 1988.

Figure 1 also shows the quarterly fluctuations which occurred over the period. Of all the second quarters, the second quarter of 1990 had the highest proportion of discounted passengers for the

Études spéciales

Utilisation des tarifs réduits dans le secteur international¹, 1983 et 1987-1990

Le schéma de l'utilisation des tarifs réduits pour secteur international au cours de la période 1983 et 19 jusqu'au deuxième trimestre de 1990 sera examiné². L données sur la base tarifaire ont été établies pour inclure l passagers transportés par les transporteurs aériens canadie de niveau I qui ont voyagé à destination ou en provenan d'une ville internationale ou transfrontalière. À l'aide de c données, nous avons abordé les questions suivantes:

Quand la plus forte utilisation des tarifs réduits dans secteur international a-t-elle été atteinte? Est-ce que passagers voyageant sur les liaisons internationales de cou et de moyenne distances ont le même accès aux voyages rabais que ceux voyageant sur les liaisons de long distance?

Quelle a été la tendance dans les tarifs aériens rédu internationaux et comment les tarifs réduits moyens comparent-ils au coût moyen de tous les tarifs aériens cours de cette période?

Comment les revenus moyens des services régulir internationaux pour tous les tarifs se comparent-ils a revenus moyens pour les tarifs réduits?

Tel qu'il est montré à la figure 1, entre 1983 et 1990, secteur international a accusé une hausse tendancielle da l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du deuxième trimes de 1990, par exemple, la proportion des passagers intertionaux qui ont bénéficié de tarifs réduits a augmenté de points de pourcentage par rapport au deuxième trimestre 1983. En termes de passagers-kilomètres, cette proportior augmenté légèrement de 2.7 points de pourcentage. Comparaison, dans le secteur intérieur, ces proportions augmenté de 18.4 et 12.2 points de pourcentage respevement au cours de cette période (les résultats ne sont pronotrés).

La figure 1 montre que la participation des passagutilisant des tarifs réduits dans le secteur international a atteun sommet au cours du premier trimestre de 1990 alors 072.5% des passagers ont voyagé à prix réduit. pourcentage en termes de passagers-kilomètres a atteint sommet au cours du troisième trimestre de 1988.

La figure 1 montre également les variations trimestriel qui sont survenues au cours de la période. C'est au cours deuxième trimestre de 1990, parmi tous les deuxièm trimestres, qu'on a enregistré les plus fortes proportions

¹ Includes the transborder (Canada-United States) sector.

The estimates relate to scheduled operations on international flights of Level I carriers. For the year 1983, the following carriers are included: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines. During the 1987-1989 period, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair are included. For 1990, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. are included in Level I.

¹ Comprend le secteur transfrontalier (Canada-États-Unis).

Les estimations portent sur les services réguliers des vinternationaux des transporteurs de niveau I. Pour l'année 19 les transporteurs suivants sont inclus: Air Canada, CP Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlin Au cours de la période 1987-1989, Air Canada, les Ligiaériennes Canadien International Ltée et Wardair sont inc Pour 1990, Air Canada et les Lignes aériennes Canad International Ltée sont inclus dans le niveau I.

ernational sector. Among third and fourth quarters, 89 showed the highest percentage of discounted ssengers.

Figure 2 portrays that the largest percentage of scount passengers travelled on trip lengths of over 000 kilometres. The percentages of discount vellers on these hauls ranged from 81.8% in the cond quarter of 1988 to 75.4% in the second quarter 1990. At least three out of four people travelling on ernational long-haul routes (over 5 000 km) travelled discounted fares in 1983 and 1987-1990. On shortul (0 - 2 500 km) and medium-haul (2 501 - 5 000 n) routes, about half and two out of every three ernational passengers had access to cheaper travel, spectively during those years.

From the second quarter of 1989 to the same arter in 1990, the percentage of passengers velling on discount fares rose for haul lengths of up 5 000 kilometres. In contrast, the percentage of scounted international passengers on hauls of 5 001 7 500 kilometres declined over this period. The rcentages of discounted international passengers in e second quarter of 1990 were comparable to the 83 levels for hauls of 5 001 kilometres and over.

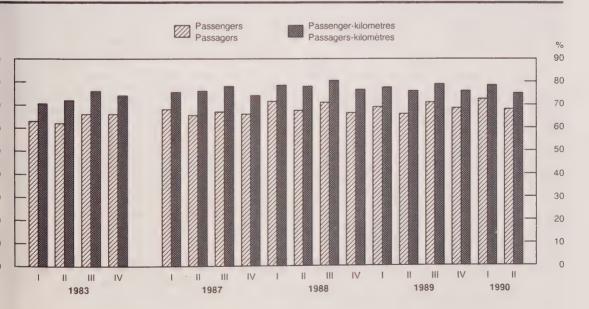
passagers voyageant à tarif réduit pour le secteur international. Parmi les troisième et quatrième trimestres, c'est en 1989 qu'on a observé le plus fort pourcentage de passagers voyageant à prix réduit.

La figure 2 indique que le plus fort pourcentage de passagers qui ont utilisé des tarifs réduits ont voyagé sur des liaisons de plus de 5 000 kilomètres. Les proportions des voyageurs qui ont utilisé des tarifs réduits sur ces liaisons ont oscillé entre 81.8% au cours du deuxième trimestre de 1988 et 75.4% au cours du deuxième trimestre de 1990. Au moins trois passagers sur quatre se déplacant sur les liaisons internationales de longue distance (plus de 5 000 km) ont voyagé à prix réduit en 1983 et 1987-1990. Sur les liaisons de courte distance (0 - 2 500 km) et de moyenne distance (2 501 - 5 000 km), environ la moitié et deux passagers sur trois des vols internationaux ont respectivement eu accès à des voyages moins chers au cours de ces années.

Entre le deuxième trimestre de 1989 et le trimestre correspondant en 1990, la proportion des passagers voyageant à rabais a augmenté sur les liaisons n'excédant pas 5000 kilomètres. Par contraste, la proportion des passagers internationaux voyageant à rabais sur les liaisons de 5 001 à 7500 kilomètres a baissé au cours de cette période. Les proportions des passagers internationaux voyageant à prix réduit au cours du deuxième trimestre de 1990 étaient comparables aux niveaux atteints en 1983 pour les liaisons de 5001 kilomètres et plus.

Figure 1

Proportion des passagers voyageant à prix réduit et passagers-kilomètres relatifs pour le secteur international, 1983, 1987-1990



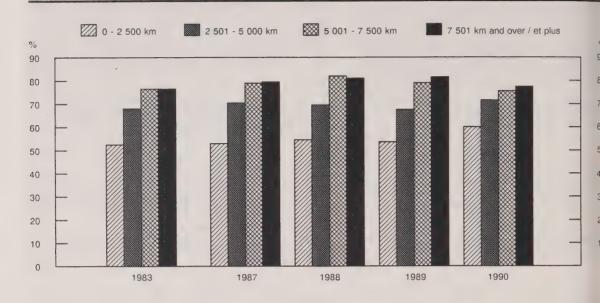
jure 1

oportion of Discounted Passengers and

issenger-kilometres for the International

ector, 1983, 1987-1990

Proportion of Discounted International Passengers, by Length of Haul, Second Quarter 1983, 1987-1990 Proportion des passagers internationaux voyageant à prix réduit, selon la distance, Deuxième trimestre 1983, 1987-1990



As can be seen in Table 1, during the second quarter of 1990, the average fare (all fares) paid by the passengers on all international city-pairs amounted to \$333, up 32.0% over the same quarter in 1983. During this period, the average discounted fare rose by 25.8%. The corresponding fares for all domestic city-pairs increased by 56.8% and 51.2%, respectively.

The lower increases in the international sector can be partly explained by the fact that prices on international routes are governed by bilateral and multilateral agreements which vary in the degree to which they restrict fare movements.

This table also shows that in 1989, there was a marked increase in the average cost of international air fares. Each quarterly value for both average cost of all air fares and average discounted fares was higher for 1989 than any other year, with the exception of the discounted fare for the fourth quarter. In 1989, the world economy was in an expansionary period, so there was a greater demand for air travel than there would have been in a recession. The third quarter, or the summer season, was the peak season for air travel. Consequently, the third quarter of 1989 had the highest average cost of air fare at \$369 for the period studied.

Comme on peut le constater au tableau 1, au cours deuxième trimestre de 1990, le tarif moyen (tous types tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires villes internationales s'élevait à \$333, en hausse de 32.0% rapport au même trimestre en 1983. Au cours de ce période, le tarif réduit moyen s'est accru de 25.8%. Les ta correspondants pour l'ensemble des paires de vil intérieures ont augmenté respectivement de 56.8% et 51.2%

Les hausses moins importantes dans le sectinternational s'expliquent en partie par le fait que des accobilatéraux et multilatéraux régissent les prix sur les rou internationales. Ces accords diffèrent dans le degré auquel restreignent les mouvements de tarifs.

Ce tableau montre également que le coût moyen de tarifs aériens internationaux a enregistré une haus Chaque valeur trimestrielle du c prononcée en 1989. moyen de tous les tarifs aériens et des tarifs réduits moye était plus élevée en 1989 que pour toutes les autres anné à l'exception des tarifs réduits pour le quatrième trimestre. l'économie mondiale était dans une pério expansionniste, de sorte que la demande pour les voyage aériens était supérieure à ce qu'elle aurait été dans l période de récession. Le troisième trimestre, ou la sais estivale, est la forte saison pour les voyages aériens. conséquence, pour la période sous étude, le coût moyen (tarifs aériens a atteint un sommet à \$369 au cours troisième trimestre de 1989.

ble 1

erage Cost of All Fares and of Discounted res for the International Sector, 1983, 1987-1990

Tableau 1

Coût moyen de tous les tarifs et des tarifs réduits pour le secteur international, 1983, 1987-1990

ar	Quarter	All Fares	 Discounted Fares
née	Trimestre	Tous les tarifs	Tarifs réduits
			\$
33	1	238	209
	0	252	231
	III	280	266
	IV	234	199
37	1	265	233
	II	297	273
	III	340	337
	IV	308	271
38	1	281	. 253
	ll l	316	291
	111	347	340
	IV	304	271
39	1	294	261
	II	327	300
	HI -	369	349
	IV	308	265
90	1	297	256
	II II	333	290

The lowest average fare was available in the fourth arter of 1983. The average air fare then was \$234, ich was 36.6% lower than the highest average fare. each year from 1987 until the second quarter of 90, the first quarter of the year had the lowest erage cost of air fares. The first quarter, or the winter ason, was the slowest season for air travel. During w seasons, airlines often offered reduced fares to ract consumers. This practice was followed in the it quarters during 1987-1990.

Similarly, average discount air fares were the vest in the first quarters of 1987 to 1990. Quarterly parage discount fares tracked the quarterly average st of air fares for the international sector. When parage costs of all air fares peaked, average counted fares also peaked. Average discounted as similarly declined when average costs of all air es dropped.

Table 2, below, shows that the growth in pernational service yields (revenue per passengermetre) of all fares and of discount fares was very nilar in value from the second quarter of 1983 to the me quarter in 1990. Over this period, there was a 6% increase in the yield of all fares, while counted fare yields rose by 15.3%. The absolute ues of all fare yields have remained slightly higher in discounted fare yields over the period.

Le tarif moyen a atteint son plus bas niveau au cours du quatrième trimestre de 1983. Le tarif aérien moyen avait alors atteint \$234, soit 36.6% de moins que le tarif moyen le plus élevé. À chaque année, de 1987 jusqu'au deuxième trimestre de 1990, le coût moyen des tarifs aériens a atteint un niveau moins élevé lors du premier trimestre. Le premier trimestre, ou la saison hivernale, est la saison creuse pour les voyages aériens. Au cours des saisons creuses, les compagnies aériennes offrent souvent des tarifs réduits pour attirer les consommateurs. Cette pratique fut suivie au cours des premiers trimestres de 1987-1990.

Pareillement, les tarifs aériens réduits moyens étaient les moins élevés au cours des premiers trimestres de 1987 à 1990. Les tarifs aériens réduits moyens trimestriels ont suivi le coût moyen trimestriel des tarifs aériens pour le secteur international. Lorsque les coûts moyens de tous les tarifs aériens ont atteint leur plus haut niveau, les tarifs réduits moyens ont également atteint un sommet. Les tarifs réduits moyens ont diminué semblablement lorsque les coûts moyens de tous les tarifs aériens ont chuté.

Le tableau 2, ci-dessous, montre que la croissance dans les revenus moyens (recettes par passager-kilomètre) de tous les tarifs et des tarifs réduits pour les services internationaux était très similaire du deuxième trimestre de 1983 au même trimestre de 1990. Au cours de cette période, le revenu moyen pour tous les tarifs a augmenté de 14.6%, alors que le revenu moyen pour les tarifs réduits s'est accru de 15.3%. Les valeurs absolues des revenus moyens pour tous les tarifs sont demeurées légèrement supérieures à celles des revenus moyens pour les tarifs réduits au cours de la période.

Table 2

Yields on International Scheduled Services for All Fares and Discounted Fares, Second Quarter, 1983, 1987-1990

Tableau 2

Revenus moyens des services internationaux régulier pour tous les tarifs et les tarifs réduits, Deuxième trimestre, 1983, 1987-1990

Period	All Fares	Discounted Fa
Période	Tous les tarifs	Tarifs réd
		cents
Second Quarter 1983 – Deuxième trimestre 1983 Second Quarter 1987 – Deuxième trimestre 1987	7.5 8.2	
Second Quarter 1988 - Deuxième trimestre 1988	8.2	
Second Quarter 1989 – Deuxième trimestre 1989 Second Quarter 1990 – Deuxième trimestre 1990	8.6 8.6	

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Second Quarter, 1990

Table 3 below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. affiliate networks and families. The families are comprised of the two major carriers and their respective affiliates.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et marché des services réguliers – Deuxième trimestre 1990

Le tableau 3 ci-desssous présente les opérations réseaux des transporteurs affiliés d'Air Canada et des Lig aériennes Canadien International Ltée, ainsi que les opératides groupes, lesquels incluent les principaux transporte ainsi que leurs transporteurs affiliés.

Table 3

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – Second Quarter 1990

Tableau 3

Opérations des services réguliers des réseaux d'affili des deux principaux transporteurs aériens – Deuxièm trimestre 1990

Africanada Affiliates Affiliates Affiliates Affiliates Affiliates O'Air Canada Passengers – Passagers 1 011 308 Percentage change – Variation en pourcentage % 17.4	Airlines International Affiliates	Air Canada Family	Canad Airlii Internatio Far
Passengers - Passagers 1 011 308	Affiliés des		
•		Groupe Air Canada	Groupe d Lignes aérien Canad Internatio
Percentage change - Variation en pourcentage % 17.4	612 787	4 344 396	2 805 7
	6.3	-1.2	1
Market Share - Part du marché % 13.1	7.9	56.1	3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres '000 432 630	259 036	6 787 614	5 727 3
Percentage change - Variation en pourcentage % 26.7	24.0	4.6	2
Market Share - Part du marché % 3.4	2.0	52.7	4
Passenger revenue - Recettes-passagers \$'000 115 805	67 350	808 223	598
Percentage change - Variation en pourcentage % 37.8	25.5	7.1	2
Hours Flown - Heures de vol 53 335	42 317	143 310	117
Percentage change - Variation en pourcentage % 28.9	0.6	8.1	
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre \$ 0.27	0.26	0.12	(

The Air Canada affiliate network consists of Air liance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a vision of Soundair) and NWT Air. The Canadian iliate network includes Air Atlantic, Calm Air, Ontario press and Time Air.

The market shares of the two families were 92.4% passengers enplaned and 97.2% of passengerometres. In the year since the second quarter of 89, these market shares have increased from 87.5% ssengers enplaned and 85.3% passengerometres. From the first quarter of 1990 to the second arter, there were slight reductions in market shares 0.4 percentage point for passenger-kilometres.

The passenger market share attributable to the ALL family in the second quarter of 1990 was 36.3%. is market share rose by 4.7 percentage points from narket share of 31.6% in the second guarter of 1989. hough this appeared to be a large increase. CAIL Il required large market share gains to attain the me market share as Air Canada. The Air Canada nily's market share of 56.1% in the spring of 1990 se 0.3 percentage point from the second quarter of 89. The market shares of passengers for the two vel I carriers were 28% for CAIL and 43% for Air nada in the second quarter of 1990. CAIL showed ins of gaining market share as their market share in ssengers rose by 4.0 percentage points while Air nada's passenger market share dropped 1.8 rcentage points from the second quarter of 1989. rt of CAIL's increase in market share of passengers s the result of acquiring Wardair.

In the second quarter of 1990, there was a 12.6% crease in passengers enplaned and a 27.5% increase passenger-kilometres of the CAIL family. CAIL itself is the largest contributor to this with a 14.5% crease in passengers enplaned, from the second arter of 1989 to 1990. Although the family of CAIL d a larger increase in enplaned passengers than Air imada's family over this period, the Air Canada family ntinued to have the largest number of enplaned ssengers.

The average trip length of the Canadian Airlines mily increased 13.2% while the Air Canada family d an increase in average trip length of only 6% from execond quarter of 1989 to 1990.

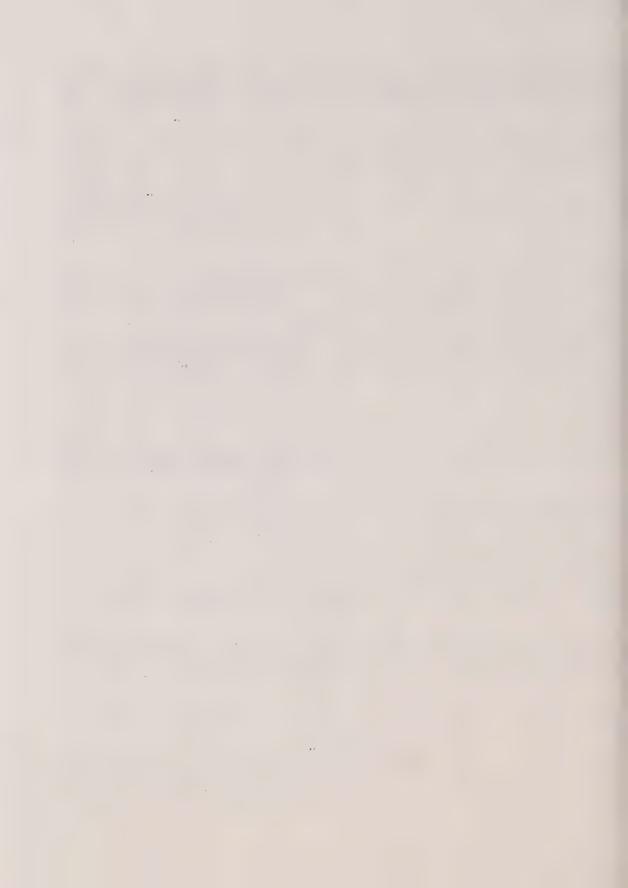
Le réseau de transporteurs affiliés d'Air Canada est constitué de: Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (une division de la société Soundair) et NWT Air. Le réseau de transporteurs affiliés de Canadien se compose de: Air Atlantic, Calm Air, Ontario Express et Time Air.

Les parts du marché des deux groupes étaient de 92.4% des passagers embarqués et de 97.2% des passagers-kilomètres. Au cours de l'année, depuis le début du deuxième trimestre 1989, les parts du marché du nombre de passagers embarqués ont augmenté de 87.5% et celles du nombre de passagers-kilomètres, de 85.3%. Du premier trimestre au deuxième trimestre de 1990, des faibles baisses furent observées dans les parts du marché; 0.4 point de pourcentage pour les passagers embarqués et 0.3 point de pourcentage pour les passagers-kilomètres.

La part du marché des passagers embarqués au deuxième trimestre de 1990 était de 36.3% pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Cette part du marché a augmenté de 4.7 points de pourcentage de la part du marché de 31.6% au deuxième trimestre de 1989. Bien que cette augmentation semblait importante, Canadien nécessitait toutefois des gains encore plus forts des parts du marché pour atteindre le niveau d'Air Canada. La part du marché (56.1%) du groupe d'Air Canada au printemps de 1990 a augmenté de 0.3 point de pourcentage comparativement au deuxième trimestre de 1989. Les parts du marché des passagers embarqués pour les deux transporteurs de niveau I étaient de 28% pour Canadien et 43% pour Air Canada au deuxième trimestre de 1990. Canadien a signalé un gain des parts du marché étant donné que ses parts du marché des passagers embarqués a augmenté de 4.0 points de pourcentage tandis que les parts d'Air Canada ont diminué de 1.8 points de pourcentage comparativement au deuxième trimestre de 1989. Une partie de l'augmentation de Canadien a résulté de leur achat de Wardair.

Au cours du deuxième trimestre de 1990, le nombre de passagers embarqués a augmenté de 12.6% et le nombre de passagers-kilomètres de 27.5% pour le groupe de Canadien. Canadien lui-même fut le principal transporteur à contribuer à cette hausse, avec une augmentation de 14.5% des passagers embarqués, du deuxième trimestre de 1989 à 1990. Même si le groupe de Canadien a obtenu une augmentation supérieure du nombre de passagers embarqués à celle du groupe d'Air Canada au cours de cette période, le groupe d'Air Canada a continué d'avoir le plus grand nombre de passagers embarqués.

La distance moyenne de voyage du groupe de Canadien a augmenté de 13.2% tandis que le groupe d'Air Canada n'obtenait qu'une augmentation de 6% du deuxième trimestre de 1989 à 1990.



ction 1 E QUARTER IN REVIEW

le 1.1

tios - Canadian Air Carriers, Level I, ril-June 1990

Section 1 REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1990

				Total	1		
			1989		1990		Change
							Variation
							%
senger revenue per passenger-kilometre, sheduled services – Recettes-passagers par assager-kilomètre, services réguliers	\$		0.100		0.103		. 3.0
ds-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled ervices – Recettes-marchandises par tonne-							
lomètre de marchandises, services réguliers	\$		0.374		0.368		-1.6
enues per tonne-kilometre, scheduled and charter ervices – Recettes par tonne-kilomètre, services guliers et d'affrètement	\$. 0.022		0.050		0.4
	Ф		0.832		0.852		2.4
al operating revenues per employee - Total es recettes d'exploitation par employé	\$		36 308		35 422		-2.4
al operating revenues to total operating openses – Total des recettes d'exploi- tion par rapport au total des dépenses							
exploitation	%		101.24		103.50		
		Air Canada			Canadi»n		
				Change			Change
		1989	1990	Variation	1989	1990	Variation
	_			%			%
senger revenue per passenger-kilometre,					,		
cheduled services - Recettes-passagers par assager-kilomètre, services réguliers	\$	0.109	0.109	-	0.097	0.097	
ds-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled ervices – Recettes-marchandises par tonne-							
lomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.379	0.367	-3.2	0.381	0.371	-2.6
enues per tonne-kilometre, scheduled and charter ervices – Recettes par tonne-kilomètre, services guliers et d'affrètement	\$	0.881	0.872	-1.0	0.818	0.827	1.1
al operating revenues per employee - Total	\$	35 174	35 830	1.9	34 764	34 909	0.4
al operating revenues to total operating repenses – Total des recettes d'exploi-							
tion par rapport au total des dépenses exploitation	%	107.71	105.58		94.13	100.93	

1989 total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. – Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadian et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
April-June 1990

Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis Avril-juin 1990

,		1989	1990	Change Variation
				%
Population of Canada - Population du Canada	'000	26 168.6	26 512.1	1.3
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	12 446	12 622	1.4
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	431 544	452 384	4.8
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	16 490.9	17 063.3	3.5
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²	•		,, 333.5	
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	3		
- International travel - Voyages internationaux	\$	106.0		
Average spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	3		
- International travel - Voyages internationaux	\$	1 056.0		
Average cost of air fares (Level I carriers) - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	174.1	188.3	8.2
- International travel - Voyages internationaux	\$	327.0	332.9	1.8
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
- All items - Ensemble	1300 100	113.5	118.7	4.6
- Transportation - Transports		110.2	115.5	4.8
- Public transportation - Transport public		101.9	112.4	10.3
ravel price index - Indice des prix des				
voyages	1986 = 100	112.0	118.9	6.2
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de				
niveau I)	1986 = 100	4400	100.0	0.0
Domestic travel – Voyages intérieurs		119.6	130.2	8.9
- International travel - Voyages internationaux		103.7	102.9	-0.8
ndex of real domestic product (s.a.) - Indice	1006 - 100			
du produit intérieur réel (dés.) – All industries – Toutes les industries	1986 = 100	112.4	114.8	2.1
- Transport industry - Industrie du		444.0	100.0	
transport		111.0 110.1	109.9 109.4	-1.0 -0.6
- Air transportation - Transport aérien		110.1	109.4	-0.6
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie				
du transport	%	16.9	17.0	

(s.a.) - seasonally adjusted. - (dés.) - désaisonnalisé.

Source: Canadian Statistical Review and Bank of Canada. - Revue statistique du Canada et Banque du Canada.

Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportat – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voya outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu dispons appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.
 This figure is not available for the year 1989, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the pe April-June 1988, the per capita trip spending totalled \$115.2 and the average spending per trip, \$560.8. – Ce chiffre n'est disponible pour l'année 1989, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la péri avril-juin 1988, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$115.2 et les dépenses moyennes par voyage, \$560.8.

ection 2 PERATING STATISTICS

ble 2.1

perating Statistics - Canadian Air Carriers, oril-June 1990

Section 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Avril-juin 1990

		Levels I-III				Levels I-IV	
		Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
		1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
services - Tous les services							
nber of carriers included ¹ - Nombre de ansporteurs inclus ¹		90	101	12.2	264	281	6.4
sengers - Passagers		8 921	9 106	2.1	9 265	9 245	-0.2
ods carried - Marchandises transportées	kg	160 760	161 984	0.8	172 320	169 378	-1.7
senger-kilometres – Passagers-kilomètres	9		17 289 574	8.3		17 334 097	5.3
senger tonne-kilometres - Passagers,					10 407 130	17 004 007	
onnes-kilomètres ods tonne-kilometres – Marchandises,		1 597 034	1 728 957	8.3	1 646 719	1 733 410	5.3
nnes-kilomètres		394 328	443 365	. 12.4	426 002	446 436	4.8
al tonne-kilometres – Total des tonnes- comètres		1 991 362	2 172 323	9.1	2 072 721	2 179 846	5.2
rs flown - Heures de vol		400	422	5.3	579	581	0.3
neduled services - Services réguliers							
sengers - Passagers		7 768	7 699	-0.9	7 879	7 739	-1.8
ds carried - Marchandises transportées	kg	126 735	125 878	-0.7	126 974	126 183	-0.6
senger-kilometres – Passagers-kilomètres		12 836 211	12 861 927	0.2	12 866 102	12 870 291	
senger tonne-kilometres – Passagers, nnes-kilomètres		1 283 621	1 286 193	0.2	1 286 610	1 287 029	
ds tonne-kilometres - Marchandises, nnes-kilomètres		370 363	391 104	5.6	370 419	391 191	5.6
al tonne-kilometres – Total des tonnes-		370 303	391 104	5.0	370 419	391 131	5.0
lomètres		1 653 985	1 677 297	1.4	1 657 030	1 678 220	1.3
rs flown - Heures de vol		308	320	4.1	318	327	2.7
ertor panijaca – Carriaga diaffirètament							
enter services - Services d'affrètement		1 153	1 407	22.0	1 386	1 506	8.7
sengers - Passagers ds carried - Marchandises transportées	kg	34 025	36 106	6.1	45 346	43 196	-4.7
senger-kilometres - Passagers-kilomètres	ng	3 134 130	4 427 647	41.3	3 601 092	4 463 806	24.0
senger tonne-kilometres - Passagers,		3 10 - 100	. 127 077		0.00.300		
nnes-kilomètres		313 413	442 765	41.3	360 109	446 381	24.0
ds tonne-kilometres – Marchandises, nnes-kilomètres		23 964	52 261	118.1	55 583	55 245	-0.6
al tonne-kilometres - Total des tonnes- lomètres		337 377	495 026	46.7	415 692	501 626	20.7
rs flown: fixed wing - Heures de vol: à		91	101	10.9	153	159	3.9
rs flown: helicopters - Heures de vol:		91	101				
élicoptères		1 93	102	-90.3 9.3	108 261	96 255	-11.7 -2.6
irs flown: total - Heures de vol: total		93	102	3.0	201		

Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, April-June 1990

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV,

Avril-juin 1990

		Dome	estic	Transt	oorder	Other inte	ernational
	_	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
·		1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/198 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		6 251	-0.7	1 523		1 471	1
Goods carried - Marchandises transportées	kg	113 546	-3.2	14 378	-7.5	41 455	5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	J	6 636 227	3.9	2 502 763	4.9	8 195 107	6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		663 623	3.9	250 276	4.9	819 511	6
tonnes-kilomètres		144 970	2.7	34 268	-8.8	267 198	8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		808 593	3.7	284 544	3.1	1 086 709	6
Hours flown - Heures de vol		466	4.6	52	2.8	63	-24
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		5 814	-2.1	1 054	-0.6	871	-0
Goods carried - Marchandises transportées	kg	79 925	-3.4	10 631	0.7	35 627	5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		6 149 505	-1.4	1 425 990	4.1	5 294 795	0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilometres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		614 951	-1.4	142 599	4.1	529 480	0
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		127 731	3.2	30 680	4.1	232 780	7
kilomètres		742 682	-0.6	173 279	4.1	762 259	2
Hours flown - Heures de vol		249	3.0	38	8.0	40	-3
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		437	22.7	469	1.2	600	5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	33 622	-2.8	3 746	-24.8	5 828	0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	,	486 722	217.9	1 076 772	6.1	2 900 312	19
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		48 672	217.9	107 677	6.1	290 031	19
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		17 239	-0.6	3 587	-55.7	34 419	14
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		65 911	101.9	111 264	1.6	324 450	18
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: voilure fixe Hours flown: helicopters - Heures de vol:		, 128	5.9	14	-8.8	17	C
hélicoptères Hours flown: total – Heures de vol: total		89 217	7.2 6.5	- 14	-8.8	6 23	-74 -44

ble 2.3 Derating Statistics - Canadian Air Carriers, evel I, April-June 1990

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1990

			Total ¹	
		1989	1990	Change Variation
		'000	'000	%
services - Tous les services				
ssengers - Passagers		6 223	5 849	-6.0
iods carried - Marchandises transportées	kg	113 124	110 604	-2.2
ssenger-kilometres – Passagers-kilomètres ssenger tonne-kilometres – Passagers,		13 072 875	12 640 192	-3.3
connes-kilomètres		1 307 287	1 264 019	-3.3
iods tonne-kilometres - Marchandises, onnes-kilomètres		367 361	381 460	0.0
tal tonne-kilometres - Total des tonnes-		307 301	381 460	3.8
cilomètres		1 674 649	1 645 479	-1.7
urs flown - Heures de vol		181	173	-4.3
			.,,	4.0
heduled services - Services réguliers				
ssengers - Passagers		5 824	5 526	-5.1
ods carried - Marchandises transportées	kg	111 732	109 914	-1.6
ssenger-kilometres - Passagers-kilomètres		11 898 302	11 823 328	-0.6
ailable seat-kilometres - Sièges-kilomètres				
disponibles		17 314 207	17 072 734	-1.4
ssenger load factor - Coefficient de				
remplissage, passagers	%	68.72	69.25	***
.ssenger tonne-kilometres – Passagers, lonnes-kilomètres		1 189 830	1 182 333	-0.6
ods tonne-kilometres – Marchandises,		1 109 030	1 102 333	-0.0
tonnes-kilomètres		362 284	379 776	4.8
tal tonne-kilometres - Total des tonnes-				
kilomètres		1 552 115	1 562 109	0.6
railable tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres		0.500.004	0.555.055	
disponibles		2 533 834	2 557 075	0.9
eight load factor - Coefficient de chargement	%	61.26	61.09	
purs flown - Heures de vol	70	170	165	-3.0
Tiodies de voi		.,,	, ,	
narter services - Services d'affrètement				
ssengers - Passagers		399	323	-19.0
ods carried - Marchandises transportées	kg	1 392	690	-50.4
ssenger-kilometres - Passagers-kilomètres	9	1 174 572	816 864	-30.5
ssenger tonne-kilometres - Passagers,				
tonnes-kilomètres		117 457	81 686	-30.5
oods tonne-kilometres - Marchandises,		5 077	1 684	-66.8
tonnes-kilomètres		5 0//	1 004	-00.0
tal tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		122 534	83 370	-32.0
ours flown: fixed wing - Heures de vol: à		40	0	00.0
voilure fixe		10	8	-2 6.2
ours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères				
purs flown: total - Heures de vol: total		10	8	-26.2

¹⁹⁸⁹ total figures include air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. - Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadian et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadian.

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, April-June 1990 - Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1990 - fin

•			Air Canada		Canadi»n		
	-	1989	1990	Change Variation	1989	1990	Chan
·		'000	'000	%	'000	'000	
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		3 652	3 465	-5.1	2 101	2 384	13
Goods carried - Marchandises transportées	kg	69 380	68 916	-0.7	38 742	41 688	7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		6 573 550	6 799 286	3.4	4 661 491	5 840 906	25
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilometres		657 355	679 929	3.4	466 149	584 091	25
Goods tonne-kilometres - Marchandises,		010 566	220 045	E 7	105 450	150 515	20
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		218 566	230 945	5.7	125 458	150 515	20
kilomètres – Total des tonnes-		875 921	910 873	4.0	591 607	734 606	24
Hours flown - Heures de vol		94	92	-1.6	71	81	13
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		3 537	3 333	-5.8	1 916	2 193	14
Goods carried - Marchandises transportées	kg	69 356	68 875	-0.7	38 063	41 039	7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		6 144 974	6 354 984	3.4	4 284 460	5 468 345	27
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		8 797 246	8 954 204	1.8	6 313 085	8 118 531	28
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	69.85	70.97		67.87	67.36	
Passenger tonne-kilometres - Passagers,		044 407	605 400	0.4	400 440	546.004	07
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilomètres – Marchandises, tonnes-kilomètres		614 497 218 433	635 498 230 822	3.4 5.7	428 446 123 993	546 834 148 954	27
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-							
kilomètres Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres		832 930	866 320	4.0	552 438	695 788	25
disponibles Weight load factor - Coefficient de		1 364 262	1 395 071	2.3	909 338	1 162 003	27
chargement	%	61.05	62.10		60.75	59.88	
Hours flown - Heures de vol		91	90	-1.3	66	75	14
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers .		115	132	14.7	185	191	3
Goods carried - Marchandises transportées	kg	24	41	73.1	679	649	-4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres – Passagers,		428 576	444 303	3.7	377 031	372 561	-1
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		42 858 133	44 430 123	3.7 -7.7	37 703 1 466	37 256 1 561	-1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		42 990	44 553	3.6	39 169	38 818	-0
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		42 930	2	-11.3	5	5	-2
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères			-	-			
Hours flown: total - Heures de vol: total		3	2	-11.3	5	5	-2

ble 2.4 elicopter Hours Flown, by Sector, by Province ld Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, oril-June 1990

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Avril-juin 1990

	1989	1990	Change Variation
	No Nbre	No Nbre	%
ber of carriers - Nombre de insporteurs	52	62	19.2
estic - Intérieur			
ewfoundland - Terre-Neuve	5 337	3 306	-38.1
ince Edward Island - Île-du- Prince-Édouard			
ova Scotia - Nouvelle-Écosse	264	264	
ew Brunswick - Nouveau-Brunswick			
nebec - Québec	15 373	17 120	11.4
ntario	3 842	2 880	-25.0
nitoba	7 183	4 830	-32.8
skatchewan	2 274	1 745	-23.3
perta	13 446	11 188	-16.8
tish Columbia - Colombie-Britannique	27 889	41 076	47.3
kon	1 119	1 354	21.0
orthwest Territories - Territoires du lord-Ouest	8 089	, 7 566	-6.5
tal	84 816	91 329	7.7
national	24 964	6 281	-74.8
	109 780	97 610	-11.1

Section 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels I-III, April-June 1990

Section 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Avril-juin 1990

	1989	1990	Change
	1989	1990	Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation		4 000 007	C 4
Scheduled services - Services réguliers - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	1 536 469 1 384 821 151 648	1 630 097 1 472 300 157 797	6.1 6.3 4.1
Charter services - Services d'affrètement - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	213 384 193 665 19 719	225 196 206 351 18 845	5.5 6.6 -4.4
Other flying services - Autres services aériens	3 361	7 962	136.9
Subsidies - Subventions d'exploitation Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport	1 206	1 554	28.8
aérien, nettes	85 127	64 503	-24.2
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 839 547	1 929 313	4.9
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol Aircraft operations – Exploitation des	22 423	20 039	-10.6
aéronefs	624 644	642 117	2.8
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol General services and administration – Services	227 397	217 823	-4.2
généraux et administration Depreciation – Dépréciation	854 863 70 854	899 061 73 187	5.2 3.3
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 800 181	1 852 228	2.9
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	39 366	77 085	95.8
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	17 059	51 317	200.8
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	22 463	19 097	-15.0 -10.3
Interest expenses – Intérêts versés Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors	78 665	70 567	-10.3
exploitation, nets . Total non-operating income (expenses), net -	(18 154)	45	
Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(57 297)	(108)	-99.8
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(17 931)	76 977	
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu	(7,000)	40.050	
(remboursement d'impôt) Net income (loss) - Revenu (perte) net	(7 909) (10 022)	40 359 36 618	

ble 3.2 come Statement - Canadian Air Carriers, vel I, April-June 1990

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1990

		Change
1989	1990	Variation
\$ '000	\$ '000	%
1 320 612 1 185 115 135 497	1 363 040 1 223 212 139 828	3.2 3.2 3.2
72 503 69 885	38 429 37 839	-47.0 -45.9 -77.5
	590	
1 904		-100.0
62 432	46 069	-26.2
1 457 451	1 447 537	-0.7
16 115	13 551	-15.9
466 434	444 309	-4.7
162 542	138 388	-14.9
741 523 53 035	750 825 5 1 552	1.3 -2.8
1 439 649	1 398 626	-2.8
17 802	48 911	174.8
13 359	49 459	270.2
21 316 59 400	17 044 48 267	-20.0 -18.7
(20 968)	1 039	
(20 000)	, 555	
(45 693)	19 274	
(27 891)	68 186	
(9 109) (18 782)	36 406 31 780	
	1 320 612 1 185 115 135 497 72 503 69 885 2 618 1 904 62 432 1 457 451 16 115 466 434 162 542 741 523 53 035 1 439 649 17 802 13 359 21 316 59 400 (20 968) (45 693) (27 891)	1 320 612

¹⁹⁸⁹ total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. - Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadian et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level I, April-June 1990 - Concluded

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens d niveau I, Avril-juin 1990 - fin

,		Air Canada		Canadi»n		
	1989	1990	Change Variation	1989	1990	Chan _i Variati
·	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	753 524 670 735 82 789	777 040 692 418 84 622	3.1 3.2 2.2	461 842 414 639 47 203	586 000 530 794 55 206	26 28 17
Charter services - Services d'affrètement - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	18 017 17 999 18	17 208 17 191 17	-4.5 -4.5 -5.6	22 018 21 224 795	21 221 20 648 573	-3 -2 -27
Other flying services - Autres services aériens		-	_	1 904	-	-100
Subsidies – Subventions d'exploitation Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport		•	-	•	•	
aérien, nettes	27 361	21 463	-21.6	35 133	24 606	-30
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	798 901	815 711	2.1	520 898	631 826	21
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol Aircraft operations – Exploitation des	9 090	9 196	1.2	4 306	4 355	1
aéronefs Maintenance, flight equipment - Frais	223 265	238 439	6.8	178 791	205 870	15
d'entretien, équipement de vol General services and administration – Services	95 353	81 264	-14.8	57 236	57 124	-0
généraux et administration Depreciation — Dépréciation	382 543 31 483	410 571 33 143	7.3 5 .3	296 918 16 102	340 254 18 410	14 14
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	741 732	772 613	4.2	553 352	626 013	13
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	57 169	43 098	-24.6	(32 454)	5 814	
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets Interest and discount income - Revenus	8 369	333	-96.0	38	49 126	
d'intérêts et d'escomptes Interest expenses – Intérêts versés	12 461 27 731	24 369 31 531	95.6 13.7	7 396 11 690	(7 325) 16 736	43.
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	71	833		108	205	90.
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors						30.
exploitation, nets Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions	(6 828)	(5 996)	-12.2	(4 148)	25 270	
de l'impôt Provision for income taxes (tax refund) -	50 340	37 102	-26.3	(36 602)	31 084	
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	21 416	17 162	-19.9	(13 642)	19 244	
Net income (loss) - Revenu (perte) net	28 924	19 940	-31.1	(22 960)	11 840	

ection 4 MPLOYMENT AND FUEL DATA

ble 4.1

nployment and Fuel Consumption - Canadian Carriers, Levels I-III, April-June 1990

Section 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant -Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Avril-juin 1990

	Avrii-juin 1990					
		1989	1990	Change Variation		
				%		
erage number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
ots and co-pilots - Pilotes et copilotes laries and wages - Salaires et	No Nbre	5 823	6 182	6.2		
raitements	\$'000	108 369	113 628	4.9		
ner flight personnel – Autre	No Nbre	8 361	8 997	7.6		
laries and wages - Salaires et raitements	\$'000	64 603	64 842	0.4		
neral management and adminis- ration - Gestion et adminis- ration générales	No Nbre	3 885 ,	3 465	-10.8		
laries and wages - Salaires et	\$'000	42 017				
intenance labour - Main-d'oeuvre l'entretien laries and wages - Salaires et raitements	No Nbre \$'000	8 000 72 686	9 357 85 173	-21.2 17.0 17.2		
craft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et lu trafic	No Nbre	16 508	17 850	0.4		
aries and wages - Salaires et raitements	\$'000	125 506	132 668	8.1 5.7		
ner personnel - Autre personnel aries and wages - Salaires et	No Nbre	8 193	7 462	-8.9		
raitements	\$'000	81 123	74 638	-8.0		
al average number of employees - lombre total moyen d'employés aries and wages - Salaires et	No Nbre	50 770	53 313	5.0		
raitements	\$'000	494 305	504 046	2.0		
el and Oil – Consommation de arburant et d'huile						
bine fuel - Carburant à turbine st - Coût	L '000 \$ '000	1 141 970 287 620	1 169 570 307 029	2.4 6.7		
soline - Essence st - Coût	L '000 \$ '000	9 243 5 285	8 451 5 176	-8.6 -2.1		
bine oil - Huile à turbine st - Coût	L '000 \$ '000	232 1 503	231 1 562	-0.5 3.9		
ton oil - Huile moteur à piston st - Coût	L '000 \$ '000	86 184	95 221	11.3 20.2		

1990

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1990

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant –

Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin

		Total	Air Canada	Canad
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No Nbre	3 172	1 799	1 3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	84 488	47 361	37
Other flight personnel - Autre				
personnel navigant Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	6 581	3 425	3 .
traitements	\$'000	53 099	27 114	25 9
General management and adminis- tration - Gestion et adminis-				
tration générales	No Nbre	1 497	187	1 3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	16 881	5 253	11 6
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No Nbre	7 050	3 640	3 (
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	67 040	37 317	29
Aircraft and traffic servicing -	\$ 555	0. 0.0	o, c.,	-
Service courant des aéronefs et du trafic	No Nbre	15 450	8 508	6 :
Salaries and wages - Salaires et			76 367	44 4
traitements	\$'000	120 768		
Other personnel - Autre personnel Salaries and wages - Salaires et	No. – Nbre	7 115	5 207	1 9
traitements	\$'000	72 642	59 253	13 (
otal average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No Nbre	40 865	22 766	18 (
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	414 918	252 665	162
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile			•	
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000 \$ '000	904 792 225 892	504 511 123 889	400 : 102 (
Sasoline - Essence	L '000			
Cost - Coût	\$ '000			
Turbine oil – Huile à turbine Cost – Coût	L '000 \$ '000	84 426	30 188	2
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000 '	-		

ction 5

RE BASIS DATA

mestic and International Air Fare Indexes

cording to the Fare Basis Survey (see Table 5.1), air fare index - all fares¹ for domestic scheduled vices operated by Level I carriers (Air Canada and madian Airlines International Ltd.) reached 130.2 in second quarter of 1990, up 8.9% compared to the cond quarter of 1989. The most notable source of the cord increases was in discount fares, which jumped arply (10.8%), to average 123.3. The economy rose by 7.2% during the second quarter of 30 over the same period in 1989, posting their contracts.

ring the second quarter of 1990, the economy fares to faster in the northern sector (9.0%), where vices are still regulated than in the southern sector (2%). Also, during the second quarter of 1990, the count fare levels were higher than the 1989 levels all northern and southern services; in the regulated ne, they rose by 9.7%, while they jumped by 19% in the deregulated zone.

r the international markets, the non-seasonally usted air fare index - all fares decreased by 0.8% the quarter. Compared to a year ago, the economy a index advanced by 2.8%, while the discount fare ex slightly decreased by 1.5%.

scount Fare Utilization

mestic Sector

ring the second quarter of 1990, 62.9% of ssengers carried on domestic scheduled services. Level I air carriers travelled on some form of count ticket. This level represents an increase of percentage points compared to the same quarter year earlier. This rise followed five consecutive arterly decreases. When the distribution is pressed in terms of passenger-kilometres, the oportion of discount travel is 66.8%, up from 66.0% 1989.

shown in Tables 5.2 and 5.3, both southern and rthern domestic sectors recorded an increased lization of discounted air fares during the second arter of 1990. In the southern sector, 63.4% of ssenger traffic (representing ssenger-kilometres) was carried on discount fares. ring the second quarter of 1989, the corresponding ures were 60.2% for passengers and 66.5% for ssenger-kilometres. In contrast, for northern rvices, discount passengers amounted to 49.0% of traffic during the second quarter of 1990, up from .9% in 1989. In terms of passenger-kilometres, count carriage for northern services increased by percentage points (46.7% to 52.5%) during the me period.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire (voir tableau 5.1), l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs¹ pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau l (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée) a atteint 130.2 au cours du deuxième trimestre de 1990, en hausse de 8.9% par rapport au deuxième trimestre de 1989. Les tarifs réduits expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (10.8%), pour s'établir à 123.3. Les tarifs économiques² se sont accrus de 7.2% au cours du deuxième trimestre de 1990 par rapport à la même période en 1989, enregistrant leur vingt-sixième augmentation consécutive.

Au cours du deuxième trimestre de 1990, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur nord (9.0%), où les services sont encore réglementés que dans le secteur sud (7.2%). Également, au cours du deuxième trimestre de 1990, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1989 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont augmenté de 9.7% alors qu'ils se sont accrus de 10.9% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens tous les tarifs non désaisonnalisé a diminué de 0.8% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 2.8%, alors que l'indice des tarifs réduits a légèrement diminué de 1.5%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du deuxième trimestre de 1990, 62.9% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 3.3 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Cette hausse fait suite à cinq baisses trimestrielles consécutives. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 66.0% en 1989 à 66.8% en 1990.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du deuxième trimestre de 1990. Dans le secteur sud, 63.4% du trafic de passagers (représentant 67.3% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 60.2% et 66.5% respectivement au cours du deuxième trimestre de 1989. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 49.0% du trafic au cours du deuxième trimestre de 1990, une augmentation par rapport à 43.9% en 1989. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 5.8 points de pourcentage (de 46.7% à 52.5%) au cours de la même période.

² Comprend la classe affaires.

For the methodology for the air fare indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication. Includes business class fares.

Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication.

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group

- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled
Services, April-June 1990

Tableau 5.1
Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau l

tarifaire – Transporteurs aeriens canadiens de – Services réguliers, Avril-juin 1990

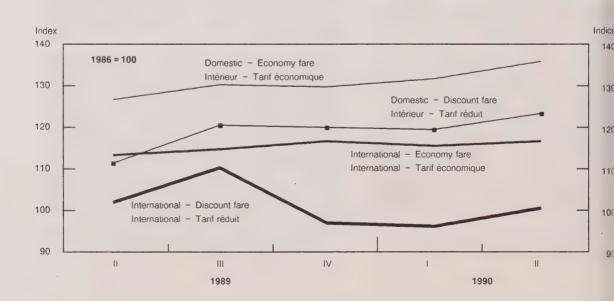
Sector	Year and quarter .	Far	Fare type group - Groupe tarifaire			
Secteur	Année et trimestre	All fares	Economy fare	Discounted fare		
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit		
**			(1986 = 100.0)			
Domestic - Intérieur	1989 II	119.6	126.6	111.3		
	111	126.3	130.3	120.5		
	IV	125.7	129.8	119.9		
	1990	126.2	131.6	119.2		
	11	130.2	135.7	123.3		
Southern services - Services	1989 II	119.8	126.9	111.2		
secteur sud	111	126.5	130.7	120.6		
	IV	126.0	130.2	119.9		
	1990 1	126.4	131.9	119.4		
	II.	130.4	136.0	123.3		
Northern services - Services	1989	114.8	119.0	107.6		
secteur nord	111	118.3	121.9	112.2		
	IV	119.1	122.0	114.4		
	1990 l	118.8	124.5	111.3		
	II.	124.4	129.7	118.0		
International	1989 II	103.7	113.2	101.7		
	III	109.9	114.7	110.2		
	IV	100.8	116.4	96.8		
	1990 I	100.2	115.5	95.8		
	H	102.9	116.4	100.2		

Figure 5.1

Air Fare Indexes for Domestic and International Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted)

Figure 5.1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieu et international, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)



ble 5.2 stribution of Passengers by Sector and Fare pe Group - Canadian Air Carriers, Level I heduled Services, April-June 1990

ble 5.3

Tableau 5.2 Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Avril-juin 1990

Sector Secteur	Fare type group - Groupe tarifaire											
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre			
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990		
						%						
mestic - Intérieur	0.4	0.3	6.9	7.8	30.1	25.4	59.6	62.9	3.1	. 3.6		
Southern services - Services secteur sud	0.4	0.3	7.2	8.1	29.1	24.4	60.2	63.4	3.1	3.7		
Short-Haul - Court- courrier	0.2	0.2	4.8	5.5	40.7	34.1	51.2	57.0	3.0			
Long-Haul - Long-courrier	0.6	0.5	8.8	9.8	20.8	18.1	66.6	67.6	3.2	3.1 4.1		
Northern services - Services			0.0	0.0	20.0	10.1	30.0	07.0	3.2	4.1		
secteur nord	-	state	0.2*	0.6	55.2	49.7	43.9	49.0	0.7*	0.6		
ernational	0.9	8.0	6.6	7.5	19.6	16.8	65.9	68.1	7.1	6.8		

stribution of Passenger-kilometres by Sector d Fare Type Group - Canadian Air Carriers, vel I - Scheduled Services, ril-June 1990

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Avril-juin 1990

Sector Secteur		Fare type group - Groupe tarifaire										
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre			
											1989	1990
		%										
mestic - Intérieur	0.7	0.5	9.3	10.6	20.9	18.1	66.0	66.8	3.2	3.9		
Southern services - Services secteur sud	0.7	0.6	9.5	10.9	20.0	17.3	66.5	67.3	3.3	4.0		
Short-Haul - Court- courrier	0.2	0.2	4.9	5.4	39.0	31.8	52.8	59.5	3.1	3.1		
Long-Haul - Long-courrier	0.7	0.6	10.3	11.7	16.9	15.0	68.7	68.5	3.3	4.2		
Northern services - Services secteur nord	-	stake	0.2*	0.8*	52.3	46.0	46.7	52.5	0.8*	0.7		
ernational	1.2	1.0	7.5	9.1	8.6	8.0	76.2	74.8	6.6	7.1		

For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, April-June 1990

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Avril-juin 1990

				Fare	e type grou	p - Groupe	e tarifaire			
Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
	%									
Newfoundland - Terre-Neuve	skt	NA	5.6*	7.3	34.4	26.3	58.0	64.7	2.0	1.7
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	dek	shork	stok	31.9	21.1	63.7	75.1	2.7*	2.9
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	0.3*	0.3*	7.8	9.0	29.5	23.5	60.1	63.2	2.3	4.
New Brunswick - Nouveau- Brunswick	-		0.3*	NA.	31.9	21.7	64.2	74.1	3.6	3.5
Quebec - Québec	0.3	0.2	6.8	7.7	35.5	24.2	53.6	63.6	3.9	4.
Ontario	0.5	0.4	8.3	9.4	29.4	22.2	58.3	63.9	3.5	4.
Manitoba	0.1*	0.1*	6.1	6.5	33.1	30.2	58.1	60.0	2.6	3.
Saskatchewan	Hole	0.1*	4.5	5.3	32.8	29.3	59.3	62.8	3.3	2.
Alberta	0.4	0.4	6.2	7.1	31.1	31.6	59.9	58.2	2.4	2.
British Columbia ¹ - Colombie- Britannique ¹	0.4	0.3	5.7	6.5	24.9	25.3	66.5	64.7	2.5	3.
Yukon & Northwest Territo- ries - Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	х	x	x	x	х	x	x	x	
Total	0.4	0.3	6.9	7.8	30.1	25.4	59.6	62.9	3.1	3.

Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.
Note: For * and ™, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et ™, consulter la Section 'Méthodes restrictions'.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the second quarter of 1990, on long-haul services, discount carriage represented 67.6% of passenger volume and 68.5% of passenger-kilometres; this compares with 57.0% and 59.5% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passager des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaier entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'appliqu également aux passagers-kilomètres.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et l'proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volum de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plu considérable sur les services long-courriers (distance de 80 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est u élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisatio des tarifs réduits. Au cours du deuxième trimestre de 1990 les passagers voyageant à prix réduit sur des vol long-courriers constituaient 67.6% du volume de passagers (88.5% des passagers-kilomètres; pour les vols cour courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement 57.0% et 59.5%.

ble 5.5

stribution of Domestic Passengers by Fare pe Group for Selected Cities - Canadian Air arriers, Level I - Scheduled Services. oril-June 1990

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Avril-juin 1990

				Fare type group - Groupe tarifaire									
City of enplanement	_		First	class	Busii cla		Econ	omy	Disco	unted	Oth	ner	
Ville d'embarquement			Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	1989	1990	Change Variation	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
	No		%					%	>				
ort-Haul (< 800 km) ~ Court-courrier (< 800 km)													
ilgary monton ¹ ilifax notréal ² tawa igina iskatoon ronto incouver innipeg	186 63 7 265 158 27 25 430 164 33	204 63 1 227 148 26 28 385 174 31	9.7 -0.7 -82.0 -14.2 -6.4 -3.8 14.1 -10.6 6.3 -5.3	0.1* 	0.1* 	3.1 6.8 7.0 2.6* 0.9* 7.1 3.8 1.3*	3.7 0.5* 7.8 8.0 3.1* 1.6* 7.7 3.9 1.7*	40.0 62.7 39.5* 39.7 44.1 49.0 48.5 42.2 28.2 58.4	39.5 72.0 ** 24.0 38.1 45.7 44.6 29.1 30.0 54.9	54.6 36.2 58.4 49.1 45.7 45.7 47.1 46.5 66.1 38.5	54.9 26.5 70.8* 63.6 50.2 49.1 50.8 58.8 63.6 41.3	2.2 0.8* 1.8* 4.0 2.9 2.6* ** 3.9 1.8* 1.7*	0.9* 4.4 3.5 1.9* 3.0*
ng-Haul (≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)													
algary monton ¹ lifax contréal ² tawa egina skatoon rooouver innipeg	165 186 157 124 93 39 35 690 361 188	163 184 162 104 91 41 39 693 368 191	-1.4 -1.1 3.5 -16.2 -2.8 6.8 12.3 0.4 1.9	1.0* 0.3* 0.3* 0.3* 0.8 0.8 0.7 0.1*	1.0* 0.4* 0.3* 0.3* 0.6 0.6 0.1*	12.3 6.1 8.4 8.8 10.0 6.8 6.0* 10.1 8.6 7.3	14.0 7.3 9.1 8.9 9.9 7.9* 6.7 11.1 10.0 7.6	15.4 24.8 28.9 24.6 27.5 20.3 22.6 16.1 18.5 26.1	15.4 22.4 23.5 20.7 22.1 19.5 17.5 14.0 17.4 23.9	68.5 66.1 60.0 62.8 60.2 68.9 68.1 69.4 68.9 63.5	66.2 66.1 63.1 65.9 62.5 69.5 73.5 70.1 67.8 64.8	2.8 2.8 2.4 3.5 2.0* 3.9 3.2 3.6 3.3 2.9	3.8 4.0 4.4 5.2* 3.1*

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux). te:

For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodos et restrictions'.

ne increase in the proportion of discount fares, ring the second quarter of 1990 compared to 1989, n be attributed to three principal factors. First, Air anada and Canadian Airlines International Ltd. ntinued to offer discount fares on their scheduled ghts to avoid losing market share to each other, or the charter carriers. Second, the fare wars between e major carriers and the independent carriers Intair d City Express in the Toronto-Ottawa-Montréal rridor resulted in an increase of seat sales. Finally, e transfer of low-density regional and local routes m major to affiliate carriers reduced the size of the

La hausse dans la proportion des tarifs réduits au cours du deuxième trimestre de 1990 par rapport à 1989 peut être attribuée à trois principaux facteurs. Premièrement, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement. Deuxièmement, les guerres tarifaires entre les principaux transporteurs et les transporteurs indépendants Intair et City Express dans le couloir Ottawa-Montréal ont entraîné une augmentation des soldes Finalement, le transfert places.

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, April-June 1990

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Avril-juin 1990

	Fare type group - Groupe tarifaire									
City of enplanement	First class Première classe			siness lass	Eco	onomy	Disc	counted	C	Other
Ville d'embarquement			Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Chang 1990/19 Variatio
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier(<800 km)										
Calgary admonton ¹	163.6	-21.3	200.1 108.7		136.7 98.8	6.3	99.0 73.5 67.1	6.8	88.8 53.5	* -10
lalifax 1ontréal ² Ottawa	196.8 159.8	7.0 -2.5	179.6 155.0	6.6 5.3	152.8 132.4	4.6	91.3 86.1	1.2 7.6	70.4 73.2	2 -
egina askatoon oronto	178.6	 -2.2	186.5 191.8 171.7	0.4	169.2 173.8 148.4	8.8 4.8	93.9 88.3 90.5	9.1 3.0	94.5 111.1 73.1	I -1
/ancouver Vinnipeg	stak	***	202.0 192.4		173.0 187.4		105.2 96.0		99.1 102.0	
ong-Haul(≥800 km) − Long-courrier (≥800 km)										
algary dmonton ¹	610.6 566.7	11.1 10.0	502.2 458.8	7.2	358.3 287.1	5.0	198.4 166.7	11.0	224.6	2
alifax Iontréal ² Itawa	366.7 ** 584.8	8.6	287.9 535.6 488.3	15.5	238.9 357.2 336.9	13.4	131.5 196.5 193.1	17.8	181.5 231.6 246.6	6 -1
egina askatoon oronto	617.7	 4.5	407.8 423.1 480.4	5.2	337.1 320.4 330.6	6.5	159.8 158.0 184.8	4.5	200.9 215.9 207.9	9
/ancouver Vinnipeg	694.0 315.8	2.6	572.6 343.4	7.8	345.1 296.7	4.6	204.8	8.9	249.4 179.6	1 -

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéropoi municipal d'Edmonton.

Note: For " and ", refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour " et ", consulter la Section 'Méthodes restrictions'.

major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.

régionales et locales à faible densité des principal transporteurs aux transporteurs affiliés a réduit la grande des systèmes des principales compagnies aérienne introduisant un facteur de mesure dans le niveau appare des tarifs réduits. Les routes transférées étaie essentiellement de courte distance, et, tel qu'indiqué ci-hai le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longue distance.

² Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend le aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Iternational Sector

Juring the second quarter of 1990, the international of the count fares that the domestic sector. Indeed, over two out of the cery three (68.1%) international scheduled pissengers flew on discount fares. This represents an increase of 2.2 percentage points compared to the time quarter a year earlier.

ovincial Synopsis

Juring the second quarter of 1990, the larger portion the passengers who enplaned in all provinces and tritories flew on discount fares. In this regard, the inge varies rather widely from one province to alother, with 58.2% for Alberta to 75.1% for Prince Hward Island (see Table 5.4). Manitoba and askatchewan were the only provinces besides the to experience a proportion of discounted assengers below the national average.

The relatively higher percentage of passengers avelling on discount fares shown for Prince Edward and does not mean that P.E.I. residents are more rivileged than those in other provinces. The ticket digin for a coupon lifted at Charlottetown, for mample, may in fact be Halifax or Montréal, in which use both Nova Scotia or Quebec could also record a enplaned passenger using a discount fare.

ne increase in the utilization of discount fares in the omestic sector was widespread among the ovinces, with all posting increases with the coeption of Alberta and British Columbia and the rritories which witnessed declines of 1.7 percentage bints and 1.8 percentage points, respectively. The rgest increases were in Prince Edward Island (11.4 prcentage points) and Quebec (10.0 percentage bints).

rends for Selected Cities

s shown in Table 5.5, a consistent trend throughout I the selected cities³ seems to be a greater oportion of passengers travelling on discount fares the second quarter of 1990 than in the same uarter in 1989. Indeed, for the passengers travelling n short distances (less than 800 kilometres), the oportion of passengers who benefitted from scount fares during the second quarter of 1990 creased in eight of the top ten Canadian cities. The ains ranged from 0.3 percentage point in Calgary to 4.5 percentage points in Montréal. The proportion dged down from 36.2% to 26.5% in Edmonton and om 66.1% to 63.6% in Vancouver during this period. or long-haul trips (800 kilometres or more), all cities f enplanement, except Calgary and Vancouver, osted slight gains; these ranged from 0.6 percentage oint in Regina to 5.4 percentage points in Saskatoon. he proportion remained at the same level as in 1989 Edmonton.

Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1990

Secteur international

Au cours du deuxième trimestre de 1990, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (68.1%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 2.2 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du deuxième trimestre de 1990, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, le pourcentage varie assez considérablement d'une province à l'autre, puisqu'il s'établit à 58.2% en Alberta et 75.1% à l'Île-du-Prince-Édouard (voir tableau 5.4). Le Manitoba et la Saskatchewan étaient les seules provinces avec l'Alberta, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne canadienne.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit à l'Île-du-Prince-Édouard, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Charlottetown, par exemple, peut être en réalité Halifax ou Montréal. Dans ce cas, les provinces de la Nouvelle-Écosse ou de Québec peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces, à l'exception de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et des territoires qui ont enregistré des baisses de 1.7 point de pourcentage et 1.8 point de pourcentage, respectivement. Les hausses les plus fortes s'observent à l'Île-du-Prince-Édouard (11.4 points de pourcentage) et au Québec (10.0 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies³, à savoir qu'une plus grande proportion de passagers ont voyagé à prix réduit au cours du deuxième trimestre de 1990 qu'au cours de la même période en 1989. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du deuxième trimestre de 1990 a augmenté dans huit des dix principales villes canadiennes. Les hausses variaient entre 0.3 point de pourcentage à Calgary et 14.5 points de pourcentage à Montréal. Au cours de cette période, le pourcentage a diminué de 36.2% à 26.5% à Edmonton et de 66.1% à 63.6% à Vancouver. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement, sauf Calgary et Vancouver, ont enregistré un faible gain, compris entre 0.6 point de pourcentage à Regina et 5.4 points de pourcentage à Saskatoon. La proportion est demeurée au même niveau qu'en 1989 à Edmonton.

³ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1990.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (73.5%) ranked first, followed by Toronto (70.1%) and Regina (69.5%). For business class fares, the leading cities were Calgary (14.0%), Toronto (11.1%) and Vancouver (10.0%).

Average Fares

According to the fare basis data, during the second quarter of 1990, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$188, up 8.2% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$333, an increase of 1.8% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$225; the lowest in Montréal, where it averaged \$159. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$196) and Winnipeg (\$193). It rose in the top ten cities, with gains ranging from 2.7% in Montréal to 10.2% in Winnipeg.

During the second quarter of 1990, the business and economy fares increased in all major cities (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities for both short-haul and long-haul trips. Winnipeg (17.9%) and Montréal (17.8%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$187 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$358 for long-haul trips.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (73.5%) s'est classée au premier rang, suivie de Toronto (70.1%) et Regina (69.5%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (14.0%), Toronto (11.1%) et Vancouver (10.0%).

Tarifs moyens

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du deuxième trimestre de 1990, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$188, en hausse de 8.2% par rappor au trimestre correspondant de l'année précédente. Le taris correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$333, en hausse de 1.8% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$225 à Vancouver et \$159 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$196' et Winnipeg (\$193). Il s'est accru dans les dix principales villes, les gains oscillant entre 2.7% à Montréal et 10.2% à Winnipeg.

Au cours du deuxième trimestre de 1990, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens on augmenté dans toutes les villes pour les services court-courriers et long-courriers. Winnipeg (17.9%) et Montréal (17.8%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (court-courriers et long-courriers sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$187 pour les voyages court-courriers et Calgary, un tarif de \$358 pour les voyages long-courriers.

otes to Users

ethodology and Data Limitations

eneral

For purposes of statistical reporting, Canadian air arriers are classified into six reporting levels. These vels are defined in the Glossary. The statistical data ed by an air carrier are dependent on the reporting evel in which it is classified. The smaller the air carrier, le less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, if the Canadian Level I air carriers. As a result, it annot be released until all these companies have filed I statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this ublication represent the total of all operations erformed by the carriers anywhere in the world.

ivil Aviation Financial and Operational Surveys

overage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the ublication Air Carrier Operations in Canada stends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These addian carriers are licensed to perform commercial cheduled or charter transportation of passengers and argo. To offer commercial air services in Canada, a arrier must have a valid licence issued by the National cansportation Agency of Canada.

urvey Methodology

The survey methodology used for the Civil viation Surveys, is a mail census. Reporting forms at vary in the level of detail according to the size of e air carrier operation being surveyed are mailed out the carriers. Each licensed operator constitutes a eparate reporting unit. Where parent and subsidiary ompanies are both licensed, separate reports are ed. The completed forms are returned to the Aviation tatistics Centre.

Once the information is coded and captured into e data processing system, a computerized edit is enformed which identifies inconsistencies. Data which il to meet the predetermined criteria are selected for oppropriate action by the Aviation Statistics Centre. In asses of incomplete or questionable data, the Aviation statistics Centre contacts the air carrier by telephone in writing to obtain missing data, corrections or

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration l à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur

explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada, the revision is reflected in the annual publication, Canadian Civil Aviation. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show differences from the total of the four quarterly income statements in Air Carrier Operations in Canada.

aérien afin d'obtenir les données manquantes, des correction ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre toutes les questions, le Centre établit des estimations en s'fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou si celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités soi similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication soi établies directement à partir de la base de données info matisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande versés dans la base de données, les chiffres exprimés e unités impériales sont convertis en unités métriques. Le facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs donnée conformément aux procédures de déclaration établies par Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, le erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent rédui la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civil

Il convient d'informer les utilisateurs des restriction suivantes en ce qui concerne les données provenant de enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut rédui l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publi les données à temps, il est nécessaire d'établir de estimations pour les données manquantes. Dans majorité des cas, il s'agit d'estimations pour le transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aérier avisent le Centre des statistiques de l'aviation que de rectifications doivent être apportées à des chiffre déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publié En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de donnée informatisée. Si les données ont déjà paru dans publication trimestrielle (Opérations des transpoteurs aériens au Canada), les rectifications so apportées dans la publication annuelle (Aviation civi canadienne). Les révisions majeures font l'objet d'erenvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidens sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteu aériens au cours de l'année sont susceptibles d'êt modifiées lorsque les vérificateurs préparent les éte financiers annuels. En outre, depuis 1988, l transporteurs aériens peuvent déclarer leurs donné financières annuelles pour l'exercice financier, qui pêtre différent de l'année civile. C'est pourquoi l'chiffres annuels des états des recettes qui figure dans la publication Aviation civile canadient peuvent différer du total des chiffres trimestriels détats des recettes parus dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada.

- r) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
- where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil viation Surveys may obtain further details upon equest from the Aviation Statistics Centre (819-87-6190).

are Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, presents a regular and comprehensive source of fare pe-specific data on passengers and revenue.

overage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of e Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is esigned to be conducted in accordance with a ratified random sample of 56 days per calendar year of 14 days per quarter). Each day of the week is ampled twice per quarter. The sampling unit consists all lifted flight coupons in a carrier's system opplicable to scheduled services; reportable coupons to those which are lifted on one of the designated ample days.

urvey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data ported on the Fare Basis Report. Once completed, are Basis Reports are returned by the air carriers to e Aviation Statistics Centre. Computerized edits are erformed to ensure proper sample selection, valid atries and logical inter-field relationships. Using the gular economy fare of a coupon city-pair as a enchmark, intra- and inter-carrier analyses are

- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettespassagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du doublecomptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe

performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk" "."

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, canalyse les données fournies par un même transporteur et p différents transporteurs afin de relever les incohérences en qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes de tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomple sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent cles complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalis les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fi les centaines de codes tarifaires employés par les différen transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête so répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont définition figure dans le glossaire) par le Centre de statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur qualité des estimations établies au moyen des donnée d'enquête. Comme les estimations sont calculées à par d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreu d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonctic de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donr une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient c variation est inférieur à 10 peuvent généralement êtr considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque " ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent êti utilisées avec circonspection. Les estimations avec coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas êti publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un doub astérisque ", "."

Il convient d'informer les utilisateurs des restriction suivantes en ce qui concerne les données provenant c l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigée périodiquement en fonction des mises à jour fournit par les transporteurs et des améliorations apportées a système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire solétablies en fonction de la ville d'origine des passage indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, le passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la bas tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre de statistiques de l'aviation (819-997-6176).

actors Which May Have Influenced The Data

Revisions were made to the 1989 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1989 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1989 publication.

The total number of carriers by level which reported operations for the second quarter of 1990 are shown in the following table with comparative second quarter 1989 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1989 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1989 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1989.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le deuxième trimestre de 1990 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le deuxième trimestre de 1989 sont également présentées.

	1989	1990	% Change	
	1303		Variation en %	
evel (3	2	-33.3	Niveau I
evel II	19	25	31.6	Niveau II
evel III	68	73	7.4	Niveau III
evel IV	174	166	-4.6	Niveau IV
otal	264	266	0.8	Total

- The number of carriers which reported nil operations, for the second quarter of 1990, are as follows: Level III 1, Level IV 14.
- The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- The following charter carriers suspended operations between October 1989 and April 1990: Holidair Airways in October of 1989, (Holidair Airways began operations in February 1989), Minerve Canada Inc. in December 1989, Points of Call Airlines in January 1990, Vacationair also in January 1990, Crown Air in February 1990, and Soundair Corp. (Odyssey International) in April 1990.
 - Since the first quarter of 1990, Canadian Airlines International Ltd. began reporting its own operations combined with Wardair.

- Pour le deuxième trimestre de 1990, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III - 1, niveau IV - 14.
- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce doublecomptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- e) Les transporteurs suivants qui ont effectué des services d'affrètement ont suspendu leurs opérations entre les mois d'octobre 1989 et avril 1990: Holidair airways en octobre 1989 (Holidair airways a commencé ses opérations en février 1989), Minerve Canada Inc. en décembre 1989, Points of Call Airlines ainsi que Vacationair en janvier 1990, Crown Air en février 1990 et Soundair Corp. (Odyssey International) en avril 1990.
- f) Depuis le premier trimestre de 1990, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont commencé à déclarer leurs propres activités combinées avec celles de Wardair.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the inflight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from sources and cash discounts on purchases of materials a supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt includ premiums, discounts and expenses on short-te obligations; amortization of premium discounts; expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classif in report level VI that, in each of the two calendar ye immediately preceding the report year, transported at le 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classifin report level VI that, in each of the two calendar ye immediately preceding the report year, transported 50,0 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,0 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier classified in report level VI that, in each of the two calen years immediately preceding the report year, transpor 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,0 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calen years immediately preceding the report year, realized ann gross revenues of \$250,000 or more for the air services which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calen years immediately preceding the report year, realized ann gross revenues of less than \$250,000 for the air services which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in report year, operated the air service for which the air car held a licence for the sole purpose of serving the needs clodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss fr commercial ventures not part of the air transport services its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performal of air transportation. It includes direct aircraft operal expenses as well as ground and indirect operating expenses

cerating income or loss. The profit or loss from the p

berating revenues. Revenues from the performance air transportation and related non-flying services. It pludes subsidies and the net amount of revenue from transportation.

rson who pays more than 25% of the full economy as fare, boards an aircraft and surrenders a flight upon (or other document in respect of transportation the person between two points specified in the cument). For charter transportation, it is a person obserds an aircraft and surrenders a flight coupon other document in respect of transportation of the arson between two points specified in the document).

issenger-kilometre. A passenger-kilometre reprents the carriage of one passenger for one kilometre, is obtained by totalling the number of kilometres wn by each passenger.

issenger load factor. This ratio is calculated by yiding the number of passenger-kilometres by the imber of available seat-kilometres.

risenger tonne-kilometre. This figure is calculated multiplying the number of passenger-kilometres rried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms nich is assumed to be the average weight for a ssenger and the free baggage allowance. The result then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre lure.

cheduled services. Transportation of persons d/or goods where the air carrier or his agent perates the air service and sells directly to the public, ats and/or cargo space on a price per seat or per it of mass or volume of cargo basis.

onne-kilometre. Represents the carriage of one need for a passengers for one kilometre. The limber of tonne-kilometres is the sum of the kiloetres flown with each tonne of goods or passengers.

ansborder services. Services between points in anada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada id continental United States.

eight load factor. This ratio is calculated by viding the number of revenue tonne-kilometres by a total number of available tonne-kilometres.

erms Related to Fare Basis Data

r fare index. Represents price trends for all fares, conomy fare (including business class) and discount reproducts in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Verage fare. This value is obtained by dividing the Evel I carriers' revenue by the passenger volume, as easured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- Business class. A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- Discount. A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.

 Economy. A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.

- First class. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- Other. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sonté galement incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et le dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadier non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deus années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérier canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérier canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérier canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année dédéclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérier canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérier canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de asse économique, qui monte à bord d'un aéronef et ul présente un coupon de vol (ou un autre document rant trait au transport de cette personne entre deux pints indiqués sur le document). Dans le cas du tansport affrété, il s'agit d'une personne qui monte ans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou autre document ayant trait au transport de cette prsonne entre deux points indiqués sur le document).

Assager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un lomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner lombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

ecettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réaliles au titre du transport aérien et de la prestation de prvices accessoires. Ces recettes comprennent les abventions et le montant net des recettes au titre des prvices accessoires au transport aérien.

evenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des venus d'intérêts provenant de toutes sources et des scomptes au comptant sur les achats de matériel et prournitures.

evenus et dépenses hors exploitation. Ce poste groupe les revenus et les dépenses au titre activités commerciales étrangères aux services de ansport aérien ou aux services accessoires.

evenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne s bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, ilculés en soustrayant les dépenses totales d'exploition de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce diffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors sploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre evant déduction d'impôt".

ervices d'affrètement. Ce terme désigne le transbit de personnes et/ou de marchandises aux termes un contrat en vertu duquel une personne, autre que transporteur qui exploite le service aérien, retient un oc de places ou une partie de l'espace de chargeent pour son propre usage ou pour revente, en tout u en partie, au public.

ervices réguliers. Ces services désignent le ansport de passagers ou de marchandises dans le adre duquel le transporteur aérien ou son mandataire (ploite le service aérien ou vend directement au ublic des places ou de l'espace de chargement de archandises selon un prix par place ou par unité de asse ou de volume.

ervices transfrontaliers. Il s'agit des services surés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et awaï, ainsi que le Canada et la zone continentale esÉ tats-Unis. Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- Classe affaires. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base.
 Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- Classe économique. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- Première classe. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- Réduit. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

 Autres. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes de transporteurs de niveau I par le nombre de passagers déterminé au moyen des points d'origine et de destinatio indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance d moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes d' Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadr de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville d' Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 80 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes d l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

low to Get the Economic Facts and **Inalysis You Need on Transportation**

vailable from the Transportation Division are...

key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;

special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;

two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;

a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

let the facts! Find out how the Transportation Division an help you meet your information needs by ontacting:

ransportation Division tatistics Canada ean Talon Building, 12th Floor unney's Pasture Ittawa, Ontario 1A 0T6

avid Dodds, Director

elephone:

(613) 951-8704 (613) 951-0579

acsimile: im Cain

urface and Marine Transport Section

elephone: acsimile:

(613) 951-0518 (613) 951-0579

R

hief viation Statistics Centre

elephone: acsimile:

(819) 997-6942 (819) 953-8499

larch 1991

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.:
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur Division des transports Statistique Canada 12e étage, immeuble Jean-Talon Parc Tunney Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Téléphone:

(613) 951-8704

Télécopieur:

(613) 951-0579

Jim Cain Chef

Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: Télécopieur:

(613) 951-0518 (613) 951-0579

OU

Chef

Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone:

(613) 997-6942

Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	Ų.S.A. Etats-	Other	Titre
	,	s	Unis US\$	Autres US\$	
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206 51-207	Canadian Civil Aviation, A., Bil. Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00 36.00	43.00 43.00	50.00 50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil. Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001 52-003	Railway Carloadings, M., Bil. Railway Operating Statistics, M., Bil.	83.00 105.00		116.00 147.00	Chargements ferroviaires, M., Bil. Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. – Annual O. – Occasional

M. – Monthly Bil. – Bilingual Q. - Quarterly

A. – Annuel M. – Mensuel H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

T. - Trimestriel

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphone sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélinographe 1-613-951-1584.

ORDER FORM

V.	
M	
\vdash	

Statistics Canada Publications

		1								
. TO: ication Sales	FAX TO: (613) 951-1584	METHOD OF PAYMENT								
stics Canada original order Please do not			Purchase Order Number (please enclose)							
wa, Ontario, K1A 0T6	Payment enclosed \$									
e print)			Bill me later (m	nax. \$500)						
any		. Char	ge to my:		MasterCa	ırd [VIS	SA		
			Account Numb	or [
		-	Expiry Date			7				
ss	Province									
	Tei.	1	ture Reference Nu	- mhor						
	10.	Cileiti	reference No	imber						
	T'41-				al Subsci Book Pri			_		
logue nber	Title		Required Issue	Canada \$	United States US\$	Other Countries US\$	Qty	Total \$		
						-				
					,					
						UPTOTAL				
					5	UBTOTAL				
an customers add 7% Goo	ods and Services Tax.				(GST (7%)				
	plied to the price of the publication and not handling charges and the GST.	ot to the	total amount v	vhich	GR	AND TOTA	L			
or money order should be from the United States and	e made payable to the Receiver General dother countries pay total amount in US	for Cana funds dr	ada/Publication awn on a US i	s. Canadia bank.	an clients	pay in Can	adıan fu	ınds.		
ster service	1-800-267-667	7 7	7		VISA and	MasterCa Accou		PF 03681		

on française de ce bon de commande disponible sur demande





BON DE COMMANDE

Publications de Statistique Canada

		·	L						
POSTEZ A: Vente des public	ations	TELECOPIEZ A: (613) 951-1584	1_	DALITÉS DE					
Statistique Cana		Le bon télécopié tient lieu de commande originale. Veuillez ne		Numéro d'ordr	e d'achat (inclure s.	v.p.) _		
Ottawa (Ontario)	K1A 0T6	pas envoyer de confirmation.		Paiement inclu	s				
(En caractères d'impri	merie s.v.p.)			Envoyez-moi la	a facture pl	lus tard (m	ax. 500 \$)		
Entreprise			Porte	ez à mon com	pte :	MasterC	ard [VI	SA
Service									
À l'attention de			1	Nº de compte	_				1-1-1
Adresse				Date d'expiration	on L				
Ville		Province	Signa	ature					
Code postal		Tél	Num	éro de référenc	e du client				
Numáro ou		Titro		Édition		nnement a		Otá	Tank
Numéro au catalogue		Titre		demandée	Canada \$	États- Unis \$ US	Autres pays \$ US	Qté	Total
					 				
		·			-				
							TOTAL		
Les clients canadiens	ajoutent la	taxe de 7 % sur les produits et services.				т	PS (7 %)		;
		s'appliquent au prix des publications et no et de manutention particuliers et la TPS.	n au toi	al général; ce	dernier	тота	AL GÉNÉR	AL	
		être fait à l'ordre du Receveur général du paient le montant total en dollars US tirés				ents canad	diens paient	en do	llars
Pour un service plu rapide, composez	s	1-800-267-667	7 7	7		Com	ptes VISA MasterCa		PF 03681 1991-01

This order coupon is available in English upon request



Statistics Canada Canac

PICK A TOPIC...
NY TOPIC

CHOISISSEZ UN SUJET...
N'IMPORTE LEQUEL

ow a redesigned Statistics Canada Catalogue will aplify your search for the most -to-date or historic facts. An anded and improved keyword lex, cross-referencing, increased

oject detail and listings by geographical area wide easy access to hundreds of Statistics Canada oducts and services.

Know the topic but not the "official title"? No matter how le or narrow the topic – or how little you know about it – you'll preciate how quickly the cross-referencing leads you to the

source.

You'll find sources of key statistics like consumer price indexes, port/export figures, or population characteristics down to the age level. From the most popular topics of the day like employent, income, trade and education to more detailed research dies like mineral products shipped from Canadian ports or ribbean immigrants in urban areas... you'll find it all.

This expanded edition of the Statistics Canada Catalogue cludes descriptions of our full range of services – from blications and maps to microdata files and diskettes. And, many our electronic product listings include the name and phone mber of a contact within Statistics Canada giving you a direct eto more detailed information.

As always, you'll find sections on how to get more help...
-line search techniques in libraries... discount and order
ormation... and the locations of our Reference Centres. You'll
becially appreciate that this year's Catalogue is bound in a
rable, plasticized cover to withstand intensive use.

For ease and completeness in your information search get statistics Canada Catalogue (cat. # 11-204E) for \$13.95 in nada, US\$17 in the U.S. and US\$20 in other countries. To order tropy write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, tario, K1A 0T6 or you can FAX your order to (613) 951-1584.

1-800-267-6677.

orénavant le Catalogue
de Statistique Canada amélioré
simplifiera vos recherches de données
récentes ou historiques. Son index revu
et augmenté comprend des renvois,
des sujets plus détaillés et des références
géographiques vous permettant d'accéder
rapidement à des centaines de produits et de
services de Statistique Canada.

- □. Vous connaissez le sujet sans connaître le terme technique ? Peu importe si le sujet est général ou spécifique, vous apprécierez l'accès rapide que vous procure les renvois.
- □ Vous repérerez facilement les sources de statistiques essentielles comme l'indice des prix à la consommation, les importations exportations ou encore, les caractéristiques de la population jusqu'à l'échelle des villages. Des sujets populaires du jour tels l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation jusqu'aux études plus spécifiques comme les produits minéraux expédiés à partir des ports canadiens ou les immigrants antillais dans les régions urbaines, vous trouverez tout!
- ☐ L'édition augmentée du Catalogue de Statistique Canada contient bien plus encore. Elle présente en détail notre gamme complète de services, depuis les publications et les cartes jusqu'aux disquettes et fichiers de microdonnées. Plusieurs descriptions de nos produits informatiques incluent le numéro de la personneressource à Statistique Canada. Vous obtenez donc une voie plus directe avec le service de votre choix.
- ☐ Comme toujours, le catalogue contient des sections concernant la façon d'obtenir de l'assistance, les recherches bibliographiques automatisées, les réductions offertes, le guide de commande et l'adresse de nos centres régionaux de consultation. Par ailleurs, vous serez heureux d'apprendre que, cette année, la couverture du catalogue est plastifiée pour résister à un usage fréquent.
- ☐. Pour obtenir rapidement la source d'information la plus complète qui soit concernant nos produits, procurez-vous le Catalogue de Statistique Canada (n° 11-204F au catalogue) au prix de 13,95 \$ au Canada, 17 \$ US aux États-Unis et 20 \$ US dans les autres pays. Pour commander votre exemplaire, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6, télécopiez votre commande au 1-613-951-1584 ou utilisez votre carte VISA ou MasterCard et composez le numéro sans frais :

1-800-267-6677.

THE MARKET RESEARCH IANDBOOK

The fastest way to get off to a good start!

The state of the s Brainstorming with your colleagues produces some great marketing ideas. But which ones will you use? The Market Research Handbook 1991 can help you narrow your options before you commit any more time and resources to developing your strategy.

This handbook is the most comprehensive statistical compendium on Canadian consumers and the businesses that serve them.

It helps you to identify, define and locate your target markets.

Looking for...

.. socio-economic and demographic profiles of 45 urban areas?

. . revenue and expenditure data for retailers and small businesses?

The Market Research Handbook 1991 has it all... and more. It provides information on:

- personal spending
- size and composition of households
- wages and salaries
- investment in Canadian industries
- labour force in various industries
- industry and consumer prices

It has been one of our bestsellers since 1977 for the simple reason that it offers such a range and depth of market data. Save time and money when you're looking for data or data sources, keep the Market Research Handbook 1991 close at hand for easy reference.

The Market Research Handbook 1991 (Cat. no. 63-224) is \$94 (plus 7 % GST) in Canada, US\$113 in the United States and US\$132 in other countries.

To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

For faster service fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

LE RECUEIL STATISTIQUE DES UDES DE MARCHÉ 1991

Pour partir du bon pied!

Des séances de remue-méninges jaillissent d'excellentes idées de commercialisation. Mais lesquelles choisir? Le Recueil

> statistique des études de marché 1991 peut vous faciliter les choix avant que vous n'engagiez

plus de temps et de ressour à l'élaboration de votre strate

Ce recueil statistique est le plus exhaustif qui soit sur les consommateurs canadiens et les entreprises qui les servent. Il vous aide à définir et situer vos marchés cibles.

Vous cherchez...

. . des profils socio-économiques et démographiques de 45 régions urbaines ?

.. des données sur les recettes et les dépenses de détaillants et de petites entreprises?

Le Recueil contient tout cela... et plus encore :

- dépenses personnelles
- taille et composition des ménages
- traitements et salaires
- investissements par secteur d'activité économique
- population active par secteur d'activité
- prix de l'industrie et de la consommation

Si c'est l'un de nos succès depuis 1977, c'est parce qu'il vou renseigne en long et en large sur le marché. Pour économiser temps et argent, vous ne sauriez vous en

Le Recueil statistique des études de marché 1991 (n° 63-224 au catalogue) coûte 94 \$ (TPS de 7% en sus) au Canada, 113 \$ US aux États-Unis et 132 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.





Air Carrier Operations in Canada

July - September 1990

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet - septembre 1990





Statistique Canada

Canadä^{*}

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre, Transportation Division, Facsimile Number (819) 953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

(772-4073) (426-5331) (283-5725) ⁻⁵ (951-8116)	Calgary	(983-4020) (780-5405) (495-3027) (292-6717)
(973-6586)	Vancouver	(666-3691)
	(426-5331) (283-5725) [*] (951-8116)	(426-5331) Regina (283-5725) Edmonton (951-8116) Calgary

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick	
and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area servi	ed
by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories	
(area served by	
NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bar magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référ géographiques sont disponibles pour certaines sortes de donn L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchemer CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extractior Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports, Numéro de bélinographe (819) 953-8499

Terre-Neuve et Labrador

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-40
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-54
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-30
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-67
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-36

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habiten l'extérieur des zones de communication locale des cen régionaux de consultation.

1-800-563-42

Appelez à frais virés au 403-495-20

Terre-140046 et Labrador	1-000-303-42
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick	
et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-71
Québec	1-800-361-28
Ontario	1-800-263-11
Manitoba	1-800-542-34
Saskatchewan	1-800-667-71
Alberta	1-800-282-39
Sud de l'Alberta	1-800-472-97
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-15
Yukon et nord de la CB.	.1
(territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-89
Territoires du Nord-Ouest	
(territoire desservi par la	

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librai locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Cana Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

NorthwesTel Inc.)

Numéro du bélinographe 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto

Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada

Transportation Division Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

July-September 1990

Statistique Canada

Division des transports Le centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet-septembre 1990

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology

 Minister of Supply and Services Canada 1991

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of the Minister of Supply and Services Canada.

June 1991

Canada: \$24.25 per issue, \$97.00 annually United States: US\$29.00 per issue, US\$116.00 annually Other Countries: US\$34.00 per issue, US\$136.00 annually

Catalogue 51-002, Vol. 21 No. 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie

 Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1991

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des Approvisionnements et Services Canada.

Juin 1991

Canada: 24,25 \$ l'exemplaire, 97 \$ par année

États-Unis : 29 \$ US l'exemplaire,

116 \$ US par année

Autres pays: 34 \$ US l'exemplaire,

136 \$ US par année

Catalogue 51-002, vol. 21 nº 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- -- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric		Imperial

1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, B. Snider, T. Horricks and C. Bakker are the Statisticians, and G. Fleury is acting Head of Production, Civil and General Aviation. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piétro is the Senior Statistician.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.

(co)

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employ uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- -- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisat au système métrique, publié par l'Association canadienne normalisation.

metriques	impenar
1 kilomètre	.621 mille terres
1 litre	.220 gal-
1 kilogramme	2.205 liv
1 tonne	1.102 tonne cou
	2,000 liv
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-m

Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des stistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistic Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur la Division des transports. Elle a été produite par la So section des aéroports, de l'aviation civile et générale, d. G. Baldwin est le chef, B. Snider, T. Horricks et C. Bakker s les statisticiens et G. Fleury est le chef intérimaire de production de l'aviation civile et générale. La Sous-section l'analyse des tarifs, dont L. Di Piétro est la statisticier principale, a également contribué à la production de ce publication.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printec Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.



able of Contents

Table des matières

		Page			Page
ighlights		٧	Faits saillan	ts	٧
troduction		vii	Introduction		vii
pecial Artic	cles	viii	Études spéc	ciales	viii
ECTION 1	THE QUARTER IN REVIEW		SECTION I	REVUE DU TRIMESTRE	
able 1.1	Ratios - Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
able 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
ECTION 2	OPERATING STATISTICS		SECTION 2	STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
able 2.1	Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
ible 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
ible 2.3	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation - Trans- porteurs aériens canadiens de niveau I	5
ible 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7	Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
CTION 3	FINANCIAL DATA		SECTION 3	DONNÉES FINANCIÈRES	
ble 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
ble 3.2	Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I	9	Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau l	9
CTION 4	EMPLOYMENT AND FUEL DATA		SECTION 4	DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
ble 4.1	Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III	11	Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
ble 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12	Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

Table of Contents - Concluded

Table des matières - fin

		Page		
SECTION 5	FARE BASIS DATA		SECTION 5	DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE
Table 5.1	Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	14	Tableau 5.1	Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers
Table 5.2	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.2	Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers
Table 5.3	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	15	Tableau 5.3	Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers
Table 5.4	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	Tableau 5.4	Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers
Table 5.5	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17	Tableau 5.5	Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers
Table 5.6	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18	Tableau 5.6	Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers
Notes to Us	ers		Notes aux u	tilisateurs
Methodolog	y and Data Limitations	21	Méthodes e	t restrictions
Factors Whi	ich May Have Influenced the Data	25	Facteurs po	uvant avoir une incidence sur les données
Glossary		26	Glossaire	
Publications Division	s Available from the Transportation	32	Publications	disponibles à la Division des transports

Pa

ighlights

perating Statistics

The number of carriers increased to 281 in the third quarter of 1990. There were 259 carriers in the same period in 1989. This change included the presence of Wardair in the market in 1989 and their subsequent amalgamation into Canadian Airlines International Limited in 1990.

Overall, the decline between the third quarters of 1989 and 1990 in the total number of passengers for Levels I to IV of almost 2% was comprised of a 2% decline in the number of scheduled passengers and an increase of slightly less than 3% in the number of charter passengers. The number of scheduled passengers decreased for Level I (6%), increased for Level II (19%), decreased for Level III (46%) and decreased for Level IV (64%). The number of charter passengers showed percentage decreases for Level I (27%) and increases for Level II (54%) while Levels III (5%) and IV (61%) showed decreases.

Total passengers and total passenger-kilometres reported by Air Canada and Canadian Airlines International in the third quarter of 1990 increased by 2% and 10% respectively over the same quarter of 1989. Canadian Airlines International scheduled passengers (16%) and passenger-kilometres (23%) also showed greater percentage increases from the previous year than Air Canada (- 5% and 4% respectively). In total, charter services were down between the two carriers. The decreases for Air Canada in the number of passengers (16%) and passenger-kilometres (26%) were only partially offset by increases in Canadian Airlines International of 6% and 3% respectively, for the same period.

In the third quarter of 1990, there was a 12% decline in the average trip length of charters for Air Canada from the same quarter in the previous year. This was the fourth consecutive quarterly decline. Canadian Airlines International experienced an average trip length decrease of only 2% for charter flights over the quarter.

ancial Data

Total operating revenues increased 5% to \$2.2 million for Level I to III carriers between the third quarter of 1989 and 1990. This gain included a 21% increase in charter services revenue. Revenue from scheduled services increased 5% over the same period.

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Le nombre de transporteurs a atteint 281 au cours du troisième trimestre de 1990. Au même trimestre de 1989, on en comptait 259. Ce changement inclut la présence de Wardair sur le marché en 1989 et plus tard, à sa fusion avec les Lignes aériennes Canadien International Ltée en 1990.
- En général, la diminution de presque 2% du nombre de passagers des niveaux I à IV, entre les troisièmes trimestres de 1989 et 1990, a resulté d'une baisse de 2% du nombre de passagers des services réguliers et d'un faible accroissement de presque 3% des passagers des services d'affrètement. Le nombre de passagers des services réguliers a diminué pour le niveau I (6%), a augmenté pour le niveau II (19%), a diminué pour le niveau IV (64%). Le nombre de passagers des services d'affrètement a diminué pour le niveau I (27%) et a progressé pour le niveau II (54%) alors que les niveaux III (5%) et IV (61%) ont enregistré des baisses.
- Au troisième trimestre 1990, le nombre total de passagers et de passagers-kilomètres déclarés par les transporteurs aériens Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée a augmenté de 2% et 10% respectivement, par rapport au même trimestre de 1989. Le nombre de passagers (16%) et de passagers-kilomètres (23%) pour les services réguliers déclaré par les Lignes aériennes Canadien International Ltée a augmenté plus que les augmentations d'Air Canada (-5% et 4% respectivement) par rapport à l'année précédente. Au total, considérant les deux transporteurs, les services d'affrètement ont diminué. La diminution du nombre de passagers (16%) et de passagers-kilomètres (26%) déclarés par Air Canada a été contrebalancée en partie par les augmentations de 6% et 3% respectivement des Lignes aériennes Canadien International Ltée durant la même période.
- Au cours du troisième trimestre de 1990, on a observé une baisse de 12% de la distance moyenne de voyage des affrètements d'Air Canada, comparativement au même trimestre de l'année précédente. Ce fut la quatrième baisse trimestielle de suite pour Air Canada. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont connu une diminution de seulement 2% de la distance moyenne de voyage pour leurs services d'affrètement au cours du trimestre.

Données financières

Les recettes d'exploitation des transporteurs de niveaux l à III ont augmenté de 5%, pour se chiffrer à \$2.2 millions entre les troisièmes trimestres de 1989 et 1990. Cette hausse inclut une augmentation de 21% des recettes provenant de services d'affrètement. Les recettes des services réguliers ont augmenté de 5% par rapport à l'année précédente.

- Total operating revenues for Level I carriers decreased less than 1% from the third quarter in the previous year. This decline was partly a result of a 38% decrease in charter services revenue. Scheduled services revenue increased 3% compared to the same period in 1989.
- Air Canada's operating income in the third quarter of 1990 was \$80 million, down 27% from the same quarter in the previous year. This, in part, was due to a 32% decline in charter services revenues. Canadian Airlines International Ltd.'s operating income rose 54% to \$72 million. This included a 26% increase in revenue from scheduled services.
- Turbine fuel consumption for Level I to III carriers decreased 2% to 1.3 billion litres between the third quarters of 1989 and 1990. The cost of this fuel increased 5% over the same time.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the third quarter 1990 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 9% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by 7%. For the international markets, the economy fare index rose by 7%, while the discount fare index increased by nearly 3%.
- During the third quarter of 1990, 68% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 65% in 1989. For the international markets, over two out of every three (70%) scheduled passengers flew on discount fares.
- Two provinces (Alberta and British Columbia and the territories) registered a decreased utilization of discount fares during the third quarter of 1990. Quebec and Ontario with increases of about 16 and 6 percentage points respectively, compared to the same period in 1989, posted the largest increases.
- During the third quarter of 1990, the average fare paid by the air passengers on all domestic citypairs amounted to \$194, up 5% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$380, an increase of 3% relative to a year earlier.

- Les recettes totales d'exploitation des transporteurs de niveau I ont diminué de moins de 1% par rapport à celle du troisième trimestre de l'année précédente. Cet baisse fut partiellement due à une diminution de 38% de recettes des services d'affrètement. Les recette provenant de services réguliers ont augmenté de 3° comparativement au troisième trimestre de 1989.
- Au cours du troisième trimestre de 1990, le rever d'exploitation d'Air Canada a totalisé \$80 millions, ur baisse de 27% comparativement au même trimestre d'année précédente. Ces pertes sont attribuables, e partie, à une diminution de 32% des recettes des service d'affrètement. Le revenu d'exploitation des Ligne aériennes Canadien International Ltée a augmenté 54% pour atteindre \$72 millions. Cette hausse inclut ur augmentation de 26% des recettes des services régulier.
- La consommation de carburant à turbine pour le transporteurs de niveaux I à III a diminué de 2% po s'établir à 1.3 milliard de litres entre les troisième trimestres de 1989 et 1990. Le coût de ce carburant augmenté de 5% au cours de la même période.

Données sur la base tarifaire

- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique non désaisonnalisé pour les service intérieurs réguliers a progressé de 9% au cours de troisième trimestre de 1990, alors que l'indice des tarifeduits a augmenté de 7%. Pour les marche internationaux, l'indice des tarifs économiques s'est acc de 7%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté of près de 3%.
- Au cours du troisième trimestre de 1990, 68% di passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tar réduits, en regard de 65% en 1989. Pour les march internationaux, plus de deux passagers sur trois (70° des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.
- Deux provinces (l'Alberta et la Colombie-Britannique les territoires) ont enregistré une utilisation réduite d tarifs réduits au cours du troisième trimestre de 1990. Québec et l'Ontario avec des hausses respectiv d'environ 16 et 6 points de pourcentage ont enregistré l plus fortes augmentations par rapport à la même pério en 1989.
- Au cours du troisième trimestre de 1990, le tarif moy payé par les passagers aériens pour l'ensemble d paires de villes intérieures se chiffrait à \$194, en haus de 5% par rapport à l'année précédente, alors que le ta moyen payé par les passagers internationaux s'établiss à \$380, en hausse de 3% par rapport à l'ann précédente.

troduction

Operational and financial data for the Canadian air insport industry were first published by the Dominion reau of Statistics in 1936. Since that time, these data we been published continuously in a variety of mats, with the most recent changes appearing in the 88 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation t, 1987, became law. Prior to this, an intensive riew was undertaken to ascertain the essential juirements for air carrier statistics of the National ansportation Agency, Transport Canada and stistics Canada. As a result of this review, substantial anges were made to the reporting requirements for carriers.

The revised reporting requirements were plemented at the beginning of 1988. These have had impact on the availability of data for publication. In ticular, the following should be noted:

The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.

The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.

The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication Air Carrier erations in Canada and the redesigned annual plication Canadian Civil Aviation maintain most of past series and also include, for the first time, fare is data (information on air passenger travel based the fare type utilized). The quarterly publication ineates the performance of the Canadian air isport industry in terms of such key variables as inber of passengers carried, tonne-kilometres flown, erating revenues and expenses.

This publication, Air Carrier Operations in nada, provides some historical perspective, playing data for the current reference period and the ne quarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre Opérations des transporteurs aériens au Canada (publication trimestrielle) et Aviation civile canadienne (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Articles

Level I Carriers Direct Flying Expenses, 1982 to the Third Quarter of 1990

In this article the operating expenses attributable to various operations of air carriers will be analysed for the period 1982 until the third quarter of 1990. The analysis will be based on annual data from 1982 to 1989 and quarterly data for the period from the first quarter of 1989 to the third quarter of 1990.

The airlines considered in this analysis are Level I carriers which amalgamated to become Canadian Airlines International Limited (CAIL) in 1990 and Air Canada. From 1982 to 1987, Air Canada, CP Air, AirBC, Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines, Quebecair, and Wardair were included in Level I. The Level I carriers studied in this analysis included all of the above except Quebecair and AirBC because these carriers did not at any time amalgamate with Air Canada or with Canadian Airlines International Limited.

In 1987, CP Air began reporting those operations previously reported by CP Air, Eastern Provincial Airways and Nordair. During the second quarter of 1987, Canadian Airlines International Limited began reporting on behalf of the merged operations of Canadian Pacific Airlines Limited and Pacific Western Airlines Limited. So, from 1987 until 1990, the carriers studied included Air Canada, Canadian Airlines International Limited, and Wardair. Wardair's operations were amalgamated with Canadian Airlines International Limited during the first quarter of 1990; therefore, during 1990, Air Canada and Canadian Airlines International Limited were included in Level I.

The five main categories of total direct flying expenses for the years 1982 to 1989 were aircraft operations expenses, maintenance of flight equipment, in-flight service, depreciation of flight equipment. The quarterly data representing total operating expenses contained the following categories: maintenance of ground property and equipment, aircraft operations expense, maintenance of flight equipment, general services and administration, and depreciation. Therefore, aircraft operations expense was a category of both direct flying expenses and total operations expenses.

The questions to be addressed are:

What item was the highest proportion of expenses for Level I carriers?

Why were these the highest?

What has happened to input prices to affect the proportions of operating expenses?

Do the data show a change in the 1990 proportions of expenses?

Étude spéciales

Dépenses d'exploitation directes des transporteurs de niveau I, de 1982 au troisième trimestre de 1990.

Le présent article porte sur les dépenses d'exploitation attribuables aux diverses opérations des transporteurs aérie pour la période allant de 1982 au troisième trimestre de 1981 L'analyse se fonde sur les données annuelles de 1982 à 1981 et les données trimestrielles pour la période allant du premi trimestre de 1989 au troisième trimestre de 1990.

Les compagnies aériennes qui font l'objet de l'analys sont les transporteurs de niveau I qui se sont fusionnés po devenir les Lignes aériennes Canadien International (Canadien) en 1990 et Air Canada. De 1982 à 1987, A Canada, CP Air, AirBC, Eastern Provincial Airways, Norda Pacific Western Airlines, Quebecair et Wardair faisaient par des transporteurs de niveau I. L'analyse effectuée portait s tous ces transporteurs de niveau I, sauf Quebecair et AirE car ces transporteurs ne se sont jamais fusionnés à A Canada ou aux Lignes aériennes Canadien International.

En 1987, CP Air a commencé à déclarer les opération que déclaraient auparavant CP Air, Eastern Provincial Airwa et Nordair. Au cours du deuxième trimestre de 1987, Canadien a commencé à déclarer les opérations de fusion de compagnies les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Pacific Western Airlines Limited. Ainsi, de 1987 à 1990, le transporteurs observés étaient Air Canada, les Lignaériennes Canadien International et Wardair. Les opération de Wardair ont été amalgamées à celles du Canadien a cours du premier trimestre de 1990. Ainsi, en 1990, le Canada et le Canadien faisaient partie des transporteurs en viveau I.

Les cinq principaux postes de dépenses total d'exploitation directes pour les années 1982-1989 étaient l'frais d'exploitation des aéronefs, l'entretien de l'équipeme de vol, les services de vol, l'amortissement de l'équipeme de vol et les frais d'intérêt de l'équipement de vol. L données trimestrielles sur les dépenses totales d'exploitatic comportaient les postes suivants: frais d'entretien des biens de l'équipement de vol, frais d'exploitation des aérone entretien de l'équipement de vol, frais généraux administration, et amortissement. Ainsi, les dépens d'exploitation des aéronefs étaient une catégorie tant d'exploitation.

Les questions posées sont les suivantes:

Quel poste a représenté le pourcentage le plus élevé dépenses des transporteurs de niveau l?

Pourquoi ce poste était-il le plus élevé?

Comment le coût des intrants a-t-il influé sur pourcentages des dépenses d'exploitation?

Les données révèlent-elles un changement dans pourcentages des dépenses pour 1990?

Based on annual data from 1982 to 1989, the ircraft operations expenses category comprised the reatest proportion of total direct flying expenses. ircraft operations expenses were consistently over alf of direct flying expenses. (see Table 1). Total perating expenses include a broader group of xpense items than direct flying expenses. Of total perating expenses, aircraft operations expenses were ne second largest proportion of expenses, following eneral services and administration expenses. (see able 2)

able 1

Aircraft Operations as a Proportion of Direct Tying Expenses for Level I Carriers

Selon les données annuelles pour 1982-1989, la catégorie des dépenses d'exploitation des aéronefs comportait le pourcentage le plus élevé de dépenses totales d'exploitation directes. Les dépenses d'exploitation des aéronefs dépassaient toujours de moitié les dépenses d'exploitation directes (voir tableau 1). Les dépenses d'exploitation totales comprennent un groupe plus large de postes de dépenses que les dépenses d'exploitation directes. Sur les dépenses totales d'exploitation, les dépenses d'exploitation des aéronefs représentaient le deuxième pourcentage le plus élevé de dépenses, après les frais généraux et d'administration (voir tableau 2).

Tableau 1

Rapport entre les dépenses d'aéronefs et les dépenses d'exploitation directes des transporteurs de niveau I

/ear	Proportion	Year	Proportion
Année	Rapport	Année	Rapport
	%		%
982 983 984 985	71.3 56.1 54.1 53.9	1986 1987 1988 1989	51.8 51.3 53.6 55.4

able 2

Proportion of Total Operating Expenses For Level Carriers 1982-1989

Tableau 2

Répartition des dépenses totales d'exploitation des transporteurs de niveau I pour 1982-1989

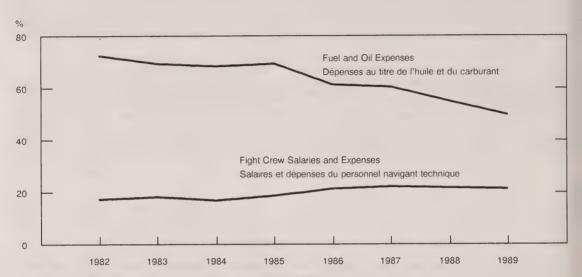
	Maintenance	Maintenance	General	Depre-	Services
'ear	Aircraft	Flight	Ground	ciation	Adminis-
	Operations	Equipment	Property		tration
Innée	Exploitation	Entretien de	Entretien	Amortis-	Frais
	des aéronefs	l'équipement	des biens	sement	généraux
	de vol	au sol	d'adminis-		
			tration		
			%		
982	38.2	9.8	1.2	6.3	44.6
983	37.8	9.7	0.8	6.1	45.6
984	36.1	10.0	1.0	, 6.1	46.8
985	35.7	9.9	1.1	6.1	47.1
986	33.1	10.2	1.0	5.8	49.8
987	31.3	8.8	3.0	5.5	51.4
988	31.6	10.5	1.1	4.2	52.7
989	32.9	10.5	1.0	3.6	52.0

In the aircraft operations expenses category, the greatest proportion of expenses were on aircraft fuel and oil. From 1982 to 1989, there was a decline in this proportion. (see Figure 1). In 1982, the Level I carriers considered in this study, spent 72% or \$1.06 billion, of heir aircraft operations expenditures on fuel and oil, while by 1989, this expenditure declined to 49%. or \$872 million (see Figure 1). The value of fuel and oil expenses dropped by 17.7% over this period. Fuel expenses were a major portion of total direct flying expenses in 1982 (92%); this percentage declined to 55% in 1989.

Dans la catégorie des dépenses d'exploitation des aéronefs, l'huile et le carburant d'aéronefs ont représenté le pourcentage le plus élevé des dépenses. De 1982 à 1989, on a observé une baisse de pourcentage (voir figure 1). En 1982, les transporteurs de niveau I faisant l'objet de la présente étude ont dépensé 72% (\$1.06 milliard) des dépenses d'exploitation des aéronefs au titre de l'huile et du carburant, tandis qu'en 1989, cette dépense passait à 49% ou \$872 millions (voir figure 1). Les dépenses en carburant et en huile ont diminué de 17.7% au cours de cette période. Les dépenses au titre du carburant ont représenté un pourcentage élevé des dépenses totales d'exploitation directes en 1982 (92%); ce pourcentage a baissé pour s'établir à 55% en 1989.

Percentage of Aircraft Operations Expenses for Fuel and Oil and Flight Crew Salaries and Expenses 1982-1989

Pourcentage des dépenses d'exploitation des aéronefs de l'huile et du carburant et des salaires et des dépenses du personnel navigant technique



The largest Level I carrier, Air Canada, decreased its expenditure on fuel and oil from \$592 million in 1982 to \$485 million in 1989. This 18% reduction in fuel expense occurred for a variety of reasons. In 1983, Air Canada reduced its hours flown and increased fuel efficiency with the introduction of Boeing 767 aircraft to their fleet. The following year, although there was a marginal increase in hours flown, they negotiated price reductions for fuel at major Canadian airports. With the exception of the second half of 1987, fuel prices generally continued their decline in the subsequent years.

From 1982 to 1989, the second largest proportion of aircraft operations expenses was spent on flight crew salaries and expenses. The average salary of employees on Level I carriers rose 36%, from the average salary of \$30,811 in 1982, to \$41,890 in 1989.

The second largest contributor to total direct flying expenses was in-flight services. In-flight services were cabin crew salaries and expenses, passenger food and supplies, passenger liability insurance, and other expenses. Other expenses included any expense directly chargeable to activities contributing to the comfort, safety and convenience of passengers while in flight. Of these categories of in-flight services, for the Level I carriers studied, passenger food and supplies and cabin crew salaries and expenses alternated over the years between the first and second largest proportion of in-flight service expenses. (see Table 3).

Air Canada, le plus important transporteur de niveau l, réduit ses dépenses au titre de l'huile et du carburar dépenses qui sont passées de \$592 millions en 1982 à \$46 millions en 1989. Cette réduction de 18% des dépenses carburant est attribuable à plusieurs raisons. En 1983, Canada a diminué le nombre d'heures de vol et amélio l'efficience énergétique en ajoutant à sa flotte un Boeing 76 L'année suivante, bien que le nombre d'heures de vol a légèrement augmenté, la compagnie a négocié une réductic des prix du carburant dans les principaux aéropor canadiens. Les coûts du carburant ont en général continué of diminuer au cours des années subséquentes, sauf pendant deuxième moitié de 1987.

De 1982 à 1989, les salaires et les dépenses of personnel navigant technique ont représenté le deuxièm pourcentage le plus élevé des dépenses d'exploitation de aéronefs. Le traitement moyen des employés de transporteurs de niveau I a augmenté de 36%, passant of \$30,811 en 1982 à \$41,890 en 1989.

Les services de vol ont représenté la deuxième plu importante composante des dépenses totales d'exploitation directes. Les services de vol comprennent les salaires et le dépenses du personnel navigant, les fournitures et vivres po l'assurance-responsabilité-passagers passagers, les d'autres dépenses. Ces dernières comprenaient toute dépenses directement imputables aux activités liées confort, à la sécurité et au bien-être des passagers pendant vol. Parmi les postes des services de vol pour transporteurs de niveau I observés, les fournitures et vivr pour les passagers et les salaires et dépenses du personn naviguant ont tour à tour représenté le premier et le deuxièn pourcentage le plus important des dépenses au titre d services de vol. (voir tableau 3).

able 3

The Proportion of In-flight Expenses Attributable Various Expenditures 1982-1989

Pourcentage des dépenses des services de vol attribuables aux diverses dépenses, 1982-1989

Year Cabin Crew Salaries		Passenger Food	Passenger Liability	Other Expenses	
	Insurance		Liability	Expenses	
nnée	Salaires du	Vivres	Assurance	Autres	
	personnel	pour les	responsabilité	dépenses	
	naviguant	passagers	passagers	depenses	
ir Canada			%		
983	45.7	41.4	1.0	44.0	
984	44.6	41.9	1.5	11.9	
985	38.6	48.6	1.8	12.0	
986	45.0	44.6		. 11.1	
987	44.9	43.6	2.8	7.6	
988	35.0	42.5	2.7	8.9	
989	37.0	44.7	1.9 1.3	20.6 17.0	
anadi»n					
983	47.3	42.9	1.3	8.4	
984	48.5	44.6	1.5	5.5	
985	46.0	46.0	1.9	6.1	
986	45.5	44.6	2.7	. 7.3	
987	45.8	51.3	3.0		
988	48.6	42.7	1.6	7.2	
989	49.2	40.1	1.0	9.5	
/ardair			,		
983	42.0	46.4	2.0	9.6	
984	39.8	44.8	2.8	12.6	
985	41.0	46.1	2.9	10.0	
986	35.7	48.3	4.7	11.4	
987	34.1	48.2	4.4	13.3	
988	31.9	68.2	**		
989	37.9	58.9		3.2	
otal					
983	46.2	42.2	1.2	10.4	
984	45.6	43.0	1.6	9.8	
985	41.7	47.2	2.0	9.2	
986	44.4	44.7	3.0	7.9	
987	44.2	46.5	3.0 ,	6.4	
988	39.9	45.2	1.6	13.3	
989	41.8	44.4	1.1	12.7	

Tableau 3

The Level I carriers recorded different proportions expenditure on various categories of in-flight penses. Wardair, from 1983 to 19891, consistently ported passenger food and supplies as the greatest opportion of its in-flight service expenses. For ardair, the lowest proportion spent on passenger of (45%) occurred in 1984 while the highest (68%) curred in 1988.

For 1982, Level I carriers did not report value for in-flight service expenses.

Les transporteurs de niveau I ont déclaré différents pourcentages des dépenses selon les diverses catégories des dépenses au titre des services de vol. De 1983 à 1989¹, Wardair a toujours déclaré que les fournitures et les vivres pour les passagers représentaient le plus haut pourcentage de ses dépenses au titre des services de vol. En 1984, Wardair a enregistré le plus faible pourcentage des dépenses au titre des vivres pour les passagers (45%), et en 1988, le plus haut pourcentage (68%).

¹ Les transporteurs de niveau I n'ont pas déclaré les dépenses au titre des services de vol pour 1982.

In contrast, Air Canada and Canadian Airlines International Limited recorded different proportions of in-flight service expenses for passenger food and for in-flight crew salaries. Canadian Airlines International Limited's largest proportion of in-flight service expenses occurred in 1987 when 51% of in-flight expenses were for passenger food and supplies. In 1985, Air Canada reported passenger food as the largest proportion (48.6%) of in-flight service. Canadian Airlines International reported equally large proportions of in-flight service expenses (46%) on passenger food and cabin crew salaries in 1985.

Partially because of Wardair's reporting of passenger food expenses as a significantly large proportion of in-flight expenses, the greatest proportion of in-flight service expenses for all Level I carriers was spent on passenger food and supplies from 1985 to 1989

Expenses on flight crew salaries and expenses, from 1985 to 1986, declined 5% to \$138 million. For Level I carriers examined, the proportion of in-flight expenses on in-flight crew salaries and expenses increased 2.7 percentage points from 1985 to 1986.

From 1987 to 1988, the number of passengers on Level I carriers increased 19.7%, although the proportion of expenses spent on passenger food and supplies dropped by 2.8%. Cabin crew salaries and expenses also dropped in these two years by 9.6%.

Wardair had much larger percentage increases, in the number of passengers carried, than other Level I carriers over this period. Wardair reported 1.8 million passengers in 1987. This increased by 95.3% to 3.6 million passengers in 1988. Also, over this period, Wardair reported the largest proportion (68%) of inflight services spent on passenger food and supplies. Air Canada, over this period reported an increase of 13.7% in passengers from 13.1 million passengers in 1987 to 14.9 million in 1988. The number of additional passengers on Air Canada, in 1988, was larger than on Wardair over this period. Despite the increase in passengers, the proportion of expenses on passenger food and supplies by Air Canada declined 1.1 percentage points to 42.5%, in 1988.

The second largest proportion of total operating expenses for Level I carriers was for aircraft operations expenses, from the first quarter of 1989 to the third quarter of 1990 (see Table 4). This was similar to the results of the annual data. Between 1982 and 1989, aircraft operations ranged from 31% to 38% of total operating expenses. Aircraft operations included flight crew salaries and expenses, aircraft fuel and oil,

Par contre, Air Canada et les Lignes aériennes Canadie International ont déclaré différents pourcentages pour le vivres pour les passagers et les salaires du personnel naviga au titre des dépenses des services de vol. Le Canadien enregistré le pourcentage le plus élevé de dépenses au tit des services de vol en 1987 alors que 51% de ces dépense ont été consacrées aux fournitures et aux vivres pour le passagers. En 1985, Air Canada a déclaré que les vivres poi les passagers représentaient le pourcentage le plus éle (48.6%) des services de vol. La même année le Canadien également déclaré des pourcentages élevés de dépenses at titre des services de vol (46%) pour les vivres pour le passagers et les salaires pour le personnel navigant.

De 1985 à 1989, le pourcentage le plus élevé dépenses au titre des services de vol pour tous li transporteurs de niveau la été consacré aux fournitures et a vivres pour les passagers, en partie parce que la compagr Wardair a déclaré un très haut pourcentage de dépenses services de vol au titre des dépenses des vivres pour li passagers.

De 1985 à 1986, les dépenses au titre des salaires et dépenses du personnel navigant technique ont diminué 5% pour s'établir à \$138 millions. En ce qui concerne l transporteurs de niveau I observés, la proportion dépenses de services de vol au titre des salaires et dépenses du personnel navigant technique a progressé 2.7 points de 1985 à 1986.

De 1987 à 1988, le nombre de passagers de transporteurs de niveau la augmenté de 19.7%, bien que pourcentage de dépenses consacrées aux fournitures et a vivres pour les passagers a diminué de 2.8%. Le poste de salaires et des dépenses du personnel navigant a également régressé de 9.6% au cours de cette période.

Par rapport aux autres transporteurs de niveau I, Ward a déclaré de plus fortes augmentations en pourcentage nombre de passagers transportés au cours de la mêr période. La compagnie a déclaré 1.8 million de passagers 1987. Ce chiffre a progressé de 95.3% pour passer à 3 millions de passagers en 1988. De même, au cours de ce période. Wardair a enregistré le pourcentage le plus éle (68%) des dépenses de services de vol au titre d fournitures et des vivres pour les passagers. Pour la mêr période, Air Canada a enregistré une augmentation de 13.7 du nombre de passagers qui est passé de 13.1 millions 1987 à 14.9 millions en 1988. L'augmentation du nombre passagers chez Air Canada, en 1988, était plus forte que ce enregistrée par Wardair au cours de la période. Malgré ce hausse, le pourcentage de dépenses au titre des fournitures des vivres pour les passagers d'Air Canada a diminué de point pour s'établir à 42.5% en 1988.

Du premier trimestre de 1989 au troisième trimestre 1990 (voir tableau 4), les dépenses d'exploitation des aérons ont représenté le deuxième pourcentage le plus élevé dépenses totales d'exploitation pour les transporteurs niveau l. Ces données sont semblables aux données annuelles. Entre 1982 et 1989, les dépenses d'exploitation des aéronefs ont représenté de 31% à 38% des dépenses d'exploitation. Les dépenses d'exploitation of des aéronefs ont représenté de 31% à 38% des dépenses d'exploitation.

able 4

ercentage of Aircraft Operations to Total operating Expenses for Canadian Level I Air arriers, First, Second and Third Quarters of 1989 and 1990

Tableau 4

Pourcentage des dépenses d'exploitation des aéronefs par rapport aux dépenses d'exploitation totales des transporteurs aériens canadiens de niveau I, premier, deuxième, et troisième trimestres de 1989 et de 1990

eriod	Total Level I			
ériode	Total niveau I	Air Canada	Canadi»n	Wardair
rst Quarter 1989 - Premier trimestre 1989	33.4	29.8	33.1	50.0
econd Quarter 1989 - Deuxième trimestre 1989	32.4	30.1	32.5	44.5
hird Quarter 1989 - Troisième trimestre 1989	32.8	31.2	32.0	
rst Quarter 1990 - Premier trimestre 1990	32.9	31.7	34.2	
econd Quarter 1990 - Deuxième trimestre 1990	31.8	30.9	32.9	
hird Quarter 1990 - Troisième trimestre 1990	31.2	30.5	32.2	

anding and navigation fees, aircraft insurance, aircraft entals (short term only), and other expenses.

Maintenance of flight equipment expenses onsisted of: labour, materials and supplies, purchased epair services, overhaul provisions, and other xpenses. From 1983 to 1989, with the exception of 987, labour was the largest contributor to the naintenance of flight equipment expenses for Level I arriers. Air Canada, from 1983 to 1989, reported abour as the largest expense within the maintenance of flight equipment expense account. Canadian Airlines international Limited and Wardair reported large ariations in the proportion of expenses used for the naintenance of flight equipment, for labour and for ther components.

summary, the largest share of direct flying xpenses, for Level I carriers, was for aircraft perations expenses. Of the aircraft operations xpense category, fuel and oil was the greatest xpense from 1982 to 1989. Fuel and oil expenses anged from \$1.06 billion in 1982 to \$872 million in 989. The decline in both the amount of money spent nd the share of expenses for fuel and oil was partially xplained by increased fuel efficiency and price eductions. The second largest expense areas were assenger food and supplies and cabin crew salaries. he number of passengers increased over this period nd salaries followed an upward trend. The data show at the 1990 percentage of total operating expenses n aircraft operations were similar to the historical sults.

aéronefs comprenaient les salaires et les dépenses du personnel navigant technique, l'huile et le carburant des aéronefs, les droits d'atterrissage et de navigation, les assurances d'aéronefs, la location d'aéronefs (à court terrne seulement) et les autres dépenses.

Le poste de l'entretien et de l'équipement de vol comprenait les salaires et traitements de la main-d'oeuvre, le matériel et les approvisionnements, les services d'entretien effectués ailleurs, les provisions pour révisions et les autres dépenses. De 1983 à 1989, à l'exception de 1987, la maind'oeuvre était la composante la plus importante des dépenses au titre de l'entretien de l'équipement de vol pour les transporteurs de niveau I. De 1983 à 1989, Air Canada a enregistré les dépenses les plus élevées pour la maind'oeuvre au titre de l'entretien de l'équipement de vol. Les Lignes aériennes Canadien International et Wardair ont déclaré de fortes variations dans le pourcentage des dépenses consacrées à l'entretien de l'équipement de vol, à la main-d'oeuvre et à d'autres composantes.

En résumé, en ce qui concerne les transporteurs de niveau 1, les dépenses d'exploitation des aéronefs ont représenté la plus large part des dépenses d'exploitation directes. De 1982 à 1989, l'huile et le carburant ont représenté le pourcentage le plus élevé de la catégorie des dépenses d'exploitation des aéronefs. Elles sont passées de \$1.06 milliard en 1982 à \$872 millions en 1989. L'amélioration de l'efficience énergétique et la baisse des prix expliquent en partie la diminution des dépenses et de la part des dépenses au titre de l'huile et du carburant. Les deuxièmes postes les plus élevés ont été les fournitures et les vivres pour les passagers, et les salaires du personnel navigant. Au cours de cette période, le nombre de passagers a progressé, et les salaires ont continué d'augmenter. Les données démontrent que le pourcentage des dépenses d'exploitation des aéronefs par rapport aux dépenses totales d'exploitation en 1990 était semblable aux pourcentages fournis dans les données chronologiques.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - Third Quarter, 1990

Table 5 below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. affiliate networks and families. The families are comprised of the two major carriers and their respective affiliates.

Table 5

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – Third Quarter 1990

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et marché des services réguliers – Troisième trimestre 1990

Le tableau 5 ci-dessous présente les opérations de réseaux des transporteurs affiliés d'Air Canada et des Ligne aériennes Canadien International Ltée, ainsi que les opération des groupes, lesquels incluent les principaux transporteu ainsi que leurs transporteurs affiliés.

Tableau 5

Opérations des services réguliers des réseaux d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens – Troisièmetrimestre 1990

		Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Air Canada Family	Canadia Airline Internation Fami
		Affiliés d'Air Canada	Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Groupe Air Canada	Groupe de Lignes aérienne Canadie Internation
Passengers - Passagers		1 137 773	711 164	4 783 999	3 131 74
Percentage change – Variation en pourcentage	%	16.9	16.4	-0.8	16
Market Share - Part du marché	%	13.5	8.4	56.7	37
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000	468 831	298 998	8 054 100	6 679 55
Percentage change – Variation en pourcentage	%	18.5	28.3	5.0	23
Market Share - Part du marché	%	3.1	2.0	53.4	44
Passenger revenue - Recettes-passagers	\$'000	121 071	72 346	925 985	703 61
Percentage change – Variation en pourcentage	. %	30.7	27.0	8.7	27
Hours Flown - Heures de vol		55 041	44 002	150 480	122 25
Percentage change – Variation en pourcentage	%	21.0	-0.8	4.8	.9
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.26	0.24	0.11	0.1

The Air Canada affiliate network consists of Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a division of Soundair) and NWT Air. The Canadian affiliate network includes Air Atlantic, Calm Air, Ontario Express and Time Air.

The market shares of the two families were 93.9% of passengers enplaned and 97.6% of passenger-kilometres. In the year since the third quarter of 1989, these market shares have increased from 87.0% passengers enplaned and 84.5% passenger-kilometres. From the second quarter of 1990 to the third quarter, there were increases in market shares of 1.5 percentage points for passengers enplaned and 0.4 percentage point for passenger-kilometres.

Le réseau de transporteurs affiliés d'Air Canada e constitué de: Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, / Toronto (une division de la société Soundair) et NWT Air. I réseau de transporteurs affiliés de Canadien se compose d'Air Atlantic, Calm Air, Ontario Express et Time Air.

Les parts du marché des deux groupes étaient de 93.9 des passagers embarqués et de 97.6% des passager kilomètres. Au cours de l'année, depuis le début du troisièn trimestre 1989, les parts du marché du nombre de passage embarqués ont augmenté de 87.0% et celles du nombre passagers-kilomètres, de 84.5%. Du deuxième trimestre troisième trimestre de 1990, des hausses furent observé dans les parts du marché; 1.5 point de pourcentage pour l passagers embarqués et 0.4 point de pourcentage pour l passagers-kilomètres.

The passenger market share attributable to the CAIL family in the third quarter of 1990 was 37.1%. This market share rose by 5.9 percentage points from market share of 31.2% in the third quarter of 1989 Although this appeared to be a large increase. CAIL still required large market share gains to attain the same market share as Air Canada. The Air Canada amily's market share of 56.7% in the fall of 1990 rose).9 from the third quarter of 1989. The market shares of passengers for the two Level I carriers were 28.7% or CAIL and 43.2% for Air Canada in the third quarter of 1990. CAIL showed signs of gaining market share as heir market share in passengers rose by 4.6 percentage points while Air Canada's passenger narket share dropped 1.4 percentage points from the hird quarter of 1989. Part of CAIL's increase in market share of passengers was the result of acquiring Nardair.

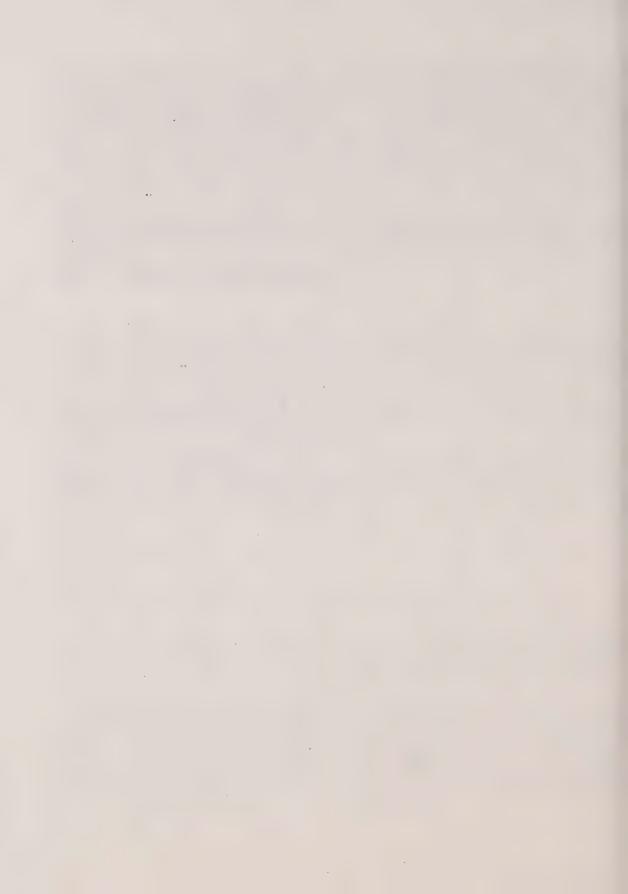
In the third quarter of 1990, there was a 16.4% ncrease in passengers enplaned and a 23.6% increase in passenger-kilometres of the CAIL family. CAIL itself was the largest contributor to this with a 16.3% ncrease in passengers enplaned, from the third quarter of 1989 to 1990. Although the family of CAIL had a larger increase in enplaned passengers than Air Canada's family over this period, the Air Canada family continued to have the largest number of enplaned passengers.

The average trip length of the Canadian Airlines amily increased 6.2% while the Air Canada family had in increase in average trip length of only 5.8% from the third quarter of 1989 to 1990.

La part du marché des passagers embarqués au troisième trimestre de 1990 était de 37.1% pour le groupe des Lignes aériennes Canadien International Ltée. Cette part du marché a augmenté de 5.9 points de pourcentage de la part du marché de 31.2% au troisième trimestre de 1989. Bien que cette augmentation semblait importante, Canadien nécessitait toutefois des gains encore plus forts des parts du marché pour atteindre le niveau d'Air Canada. La part du marché (56.7%) du groupe d'Air Canada à l'automne de 1990 a augmenté de 0.9 point de pourcentage comparativement au troisième trimestre de 1989. Les parts du marché des passagers embarqués pour les deux transporteurs de niveau I étaient de 28.7% pour Canadien et 43.2% pour Air Canada au troisième trimestre de 1990. Canadien a signalé un gain des parts du marché étant donné que ses parts du marché des passagers embarqués a augmenté de 4.6 points de pourcentage tandis que les parts d'Air Canada ont diminué de 1.4 point de pourcentage comparativement au troisième trimestre de 1989. Une partie de l'augmentation de Canadien a résulté de leur achat de Wardair.

Au cours du troisème trimestre de 1990, le nombre de passagers embarqués a augmenté de 16.4% et le nombre de passagers-kilomètres de 23.6% pour le groupe de Canadien. Canadien lui-même fut le principal transporteur à contribuer à cette hausse, avec une augmentation de 16.3% des passagers embarqués, du troisième trimestre de 1989 à 1990. Même si le groupe de Canadien a obtenu une augmentation supérieure du nombre de passagers embarqués à celle du groupe d'Air Canada au cours de cette période, le groupe d'Air Canada a continué d'avoir le plus grand nombre de passagers embarqués.

La distance moyenne de voyage du groupe de Canadien a augmenté de 6.2% tandis que le groupe d'Air Canada n'obtenait qu'une augmentation de 5.8% du troisième trimestre de 1989 à 1990.



Section 1 THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1990

Section 1 REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1990

		Total ¹			l ¹		
	_		1989		1990		Change
							%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$		0.098		0.103		5.1
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$		0.373		0.370		-0.8
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services							
réguliers et d'affrètement otal operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$		0.822		0.865 41 754		-0.3
otal operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%		110.92		110.06		
		А	ir Canada			Canadi»n	
		1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation
	_			%			%
assenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.104	0.106	1.9	0.096	0.099	3.1
oods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.364	0.362	-0.5	0.395	0.384	-2.8
evenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilometre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.849	0.866	2.0	0.840	0.864	2.9
otal operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	39 399	41 542	5.4	40 094	42 030	4.8
otal operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	113.85	109.33		108.34	111.01	

¹⁹⁸⁹ total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. - Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadian et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators, July-September 1990

Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis, Juillet-septembre 1990

		1989	1990	Change Variation
				%
Population of Canada - Population du Canada	'000	26 273.1	26 638.3	1.4
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	12 511	12 581	0.6
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	440 672	466 548	5.9
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	16 772.7	17 514.2	4.4
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	3		
- International travel - Voyages internationaux	\$	109.7		
Average spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	3		
- International travel - Voyages internationaux	\$	1 145.0		•••
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
 Domestic travel – Voyages intérieurs International travel – Voyages internationaux 	\$ \$	184.0 368.9	193.8 380.2	5.3 3.1
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
- All items - Ensemble		115.1	120.0	4.3
- Transportation - Transports		112.7	117.3	4.1
- Public transportation - Transport public		108.0	119.3	10.5
ravel price index – Indice des prix des	1986 = 100	112.5	119.1	5.9
voyages Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de	1980 - 100	112.5	113.1	5.5
niveau I)	1986 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	126.3	136.5	8.1
- International travel - Voyages internationaux		109.9	113.9	3.6
ndex of real domestic product (s.a.) - Indice				
du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100	440.0	440.5	0.4
 All industries – Toutes les industries Transport industry – Industrie du 		113.6	113.5	-0.1
transport		112.1	106.9	-4.6
- Air transportation - Transport aérien		112.7	108.0	-4.2
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie				
du transport	%	16.9	17.1	

⁽s.a.) - seasonally adjusted. - (dés.) - désaisonnalisé.

Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponib s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

Source: Canadian Statistical Review and Bank of Canada. - Revue statistique du Canada et Banque du Canada.

Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.
This figure is not available for the year 1989, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period July-September 1988, the per capita trip spending totalled \$205.8 and the average spending per trip, \$783.5. – Ce chiffre n'e pas disponible pour l'année 1989, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de période juillet-septembre 1988, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$205.8 et les dépenses moyennes par voyage \$783.5.

Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportatio – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyage outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Section 2 OPERATING STATISTICS

Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, July-September 1990

Section 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Juillet-septembre 1990

			Levels I-III			Levels I-IV	
		Niveaux I-III				Niveaux I-IV	
		1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	. %
Ill services - Tous les services							
lumber of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		07					
Passengers - Passagers		87	99	13.8	259	281	8.5
	1	9 880	9 994	1.2	10 313	10 160	-1.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	154 082	159 217	3.3	169 904	166 537	-2.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres – Passagers,			20 492 063	3.0	20 601 640	20 542 190	-0.3
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		1 988 681	2 049 206	3.0	2 060 164	2 054 219	-0.3
tonnes-kilomètres		394 098	421 987	7.1	435 903	424 800	-2.5
otal tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		2 382 779	2 471 194	3.7	2 496 067	2 479 019	0.7
iours flown - Heures de vol		449	458	1.8	692	707	-0.7 2.1
cheduled services - Services réguliers							
assengers - Passagers		8 507	8 388	-1.4	8 636	8 434	-2.3
ioods carried - Marchandises transportées	kg	124 354	124 757	0.3	124 764	125 059	0.2
assenger-kilometres – Passagers-kilomètres	Kg	15 441 763	15 082 981	-2.3		15 096 992	
assenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 544 176	1 508 298	-2.3			-2.5
oods tonne-kilometres - Marchandises,		1 344 170	1 300 296	-2.3	1 547 760	1 509 699	-2.5
tonnes-kilomètres otal tonne-kilometres - Total des tonnes-		374 079	399 069	6.7	374 173	399 150	6.7
kilomètres		1 918 255	1 907 367	-0.6	1 921 933	1 908 849	-0.7
ours flown - Heures de vol		326	327	0.2	337	335	-0.7
harter services - Services d'affrètement							
assengers - Passagers		1 373	1 606	16.9	1 677	1 726	2.9
oods carried - Marchandises transportées	kg	29 728	34 460	15.9	45 140	41 478	-8.1
assenger-kilometres – Passagers-kilomètres	Ny	4 445 047	5 409 082	21.7	5 124 039	5 445 199	6.3
assenger tonne-kilometres – Passagers,		4 443 047	3 403 002	21.7	3 124 039	5 445 199	0.3
tonnes-kilomètres		444 505	540 908	21.7	512 404	544 520	6.3
oods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		20 019	22 918	14.5	61 731	25 649	-58.4
otal tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		464 524	563 827	21.4	574 135	570 169	-0.7
ours flown: fixed wing - Heures de vol: à							
voilure fixe ours flown: helicopters - Heures de vol:		121	131	7.6	198	201	1.3
hélicoptères ours flown: total – Heures de vol: total		2 123	131	-90.3 5.9	157 355	171 372	9.0 4.7

Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, July-September 1990

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV,
Juillet-septembre 1990

		Dom	estic	Transl	oorder	Other inte	ernational
	_	Intér	rieur	Transfr	ontalier	Autre international	
		1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/198 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		6 868	-0.1	1 334	-7.2	1 957	-2
Goods carried - Marchandises transportées	kg	111 407	-2.3	14 383	10.7	40 748	-4
Passenger-kilometres – Passagers-kilometres		7 621 177	2.9	1 859 955	-10.1	11 061 058	-0.
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		762 118	2.9	185 996	-10.1	1 106 106	-0.
tonnes-kilomètres		140 354	2.2	31 144	-7.0	253 302	-4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		902 471	2.8	217 139	-9.6	1 359 408	-1
kilomètres Hours flown – Heures de vol		571	4.4	217 139	-5.6	90	-7
nours nown - neures de voi		5/1	4.4	40	-5.0	90	-/
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		6 253	-1.3	1 065	-3.5	1 115	-6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	76 646	-3.0	10 084	5.0	38 329	6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		6 928 372	-1.3	1 306 261	-3.8	6 862 359	-3
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		692 837	-1.3	130 626	-3.8	686 236	-3
tonnes-kilomètres		122 174	8.0	27 123	4.0	249 853	10
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		815 011	-1.0	157 749	-2.6	936 089	0
Hours flown - Heures de vol		253	0.8	37	0.1	46	
nours nown - neures de vor		255	0.8	37	0.1	40	-0
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		615	15.2	269	-19.5	842	4
Goods carried - Marchandises transportées	kg	34 760	-0.8	4 299	26.8	2 418	-64
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		692 805	80.2	553 695	-22.0	4 198 699	4
Passenger tonne-kilometres - Passagers,							
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		69 281	80.2	55 369	-22.0	419 870	4
tonnes-kilomètres		18 179	12.8	4 021	-45.8	3 450	-91
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		87 460	60.3	59 390	-24.3	423 319	-4
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: voilure fixe Hours flown: helicopters - Heures de vol:		169	5.1	10	-22.1	22	
hélicoptères		149	10.3			22	
Hours flown: total - Heures de vol: total		318	7.5	10	-22.1	44	

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1990

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1990

			Total ¹	
				Change
		1989	1990	Variation
		'000	'000	%
All services - Tous les services				
Passengers - Passagers		0.000		
Boods carried - Marchandises transportées	kg	6 803	6 338	6.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	kg	111 281 15 764 829	108 334	-2.6
Passagers, tonnes-kilomètres – Passagers,			14 821 088	-6.0
Boods tonne-kilometres - Marchandises,		1 576 483	1 482 109	-6.0
tonnes-kilomètres fotal tonne-kilometres – Total des tonnes-		373 028	388 962	4.3
kilomètres		1 949 511	1 871 071	-4.0
Hours flown - Heures de vol		. 192	180	-6.0
Scheduled services - Services réguliers				
Passengers - Passagers		6 433	6 067	-5.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	109 719	107 775	-1.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		14 347 724	13 965 822	-2.7
vailable seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		19 467 992	18 528 537	-4.8
assenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	73.70	75.37	
assenger tonne-kilometres - Passagers,				
tonnes-kilomètres 300ds tonne-kilometres – Marchandises,		1 434 772	1 396 582	-2.7
tonnes-kilomètres otal tonne-kilometres - Total des tonnes-		366 952	387 556	5.6
kilomètres		1 801 724	1 784 138	-1.0
vailable tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles		2 828 368	2 757 654	-2.5
Veight load factor - Coefficient de				
chargement	%	63.70	64.70	
ours flown - Heures de vol		182	174	-4.4
harter services - Services d'affrètement				
assengers - Passagers		370	271	-26.8
oods carried - Marchandises transportées	kg	1 562	558	-64.3
assenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 417 104	855 266	-39.6
assenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		141 710	85 527	20.0
oods tonne-kilometres - Marchandises,		141 710	00 027	-39.6
tonnes-kilomètres		6 076	1 406	-76.9
otal tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		147 786	86 933	-41.2
ours flown: fixed wing - Heures de vol: à				
voilure fixe ours flown: helicopters – Heures de vol:		10	7	-36.1
hélicoptères ours flown: total – Heures de vol: total		- 10	- 7	-36.1
- Heures de Voi: total		10	1	-30.1

¹⁹⁸⁹ total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. - Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadian et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1990 - Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1990 - fin

			Air Canada			Canadi»n	
		1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		4 005	3 776	-5.7	2 214	2 562	15.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	68 313	68 607	0.4	37 540	39 726	5.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		8 066 413	8 172 998	1.3	5 430 221	6 648 090	22.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		806 641	817 300	1.3	543 022	664 809	22.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		223 723	239 255	6.9	124 224	149 707	20.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		1 030 364	1 056 554	2.5	667 246	814 516	22.1
Hours flown - Heures de vol		1030 364	98	-3.9	72	82	14.3
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		3 850	3 646	-5.3	2 081	2 421	16.3
Goods carried - Marchandises transportées	kg	68 184	68 607	0.6	36 716	39 168	6.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres		7 277 134	7 585 269	4.2	5 170 591	6 380 553	23.4
disponibles		9 906 906	10 005 840	1.0	6 803 954	8 522 696	25.3
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	73.46	75.81		75.99	74.87	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		727 713	758 527	4.2	517 059	638 055	23.4
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		222 891	239 255	7.3	122 452	148 301	21.1
kilomètres Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres		950 604	997 781	5.0	639 511	786 356	23.0
disponibles Weight load factor - Coefficient de		1 519 147	1 535 463	1.1	996 256	1 222 191	22.7
chargement	%	62.57	64.98	***	64.19	64.34	***
Hours flown - Heures de vol		98	95	-2.8	68	78	15.5
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		154	130	-15.8	134	141	5.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	129		-100.0	825	558	-32.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres Passenger tonne-kilometres - Passagers,		789 279	587 729	-25.5	259 631	267 537	3.0
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		78 928	58 773	-25.5	25 963	26 754	3.0
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		832	-	-100.0	1 772	1 406	-20.6
kilomètres Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à		79 760	58 773	-26.3	27 735	28 160	1.5
voilure fixe Hours flown: Inxed willy — Heures de voil: a voilure fixe Hours flown: helicopters — Heures de voil:		. 4	2	-33.5	4	4	-5.5
hélicoptères Hours flown: total - Heures de vol: total		4	2	-33.5	4	4	-5.5

Table 2.4
Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province
and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV,
July-September 1990

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Juillet-septembre 1990

	1989	1990	Change Variation
	No Nbre	No Nbre	%
nmber of carriers - Nombre de transporteurs	52	60	15.4
mestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	5 541	5 267	-4.9
rince Edward Island - Île-du- Prince-Édouard			
lova Scotia - Nouvelle-Écosse		73	
lew Brunswick - Nouveau-Brunswick			
Quebec - Québec	22 675	23 155	2.1
Ontario	4 789	5 757	20.2
fanitoba	13 085	7 456	-43.0
askatchewan	4 895	2 730	-44.2
lberta	15 878	21 568	35.8
ritish Columbia - Colombie-Britannique	47 450	68 769	44.9
'ukon	4 100	4 216	2.8
lorthwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	17 654	11 415	-35.3
otal	136 067	150 406	10.5
ernational	21 782	21 992	1.0
al	157 849	172 398	9.2

Section 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels I-III, July-September 1990

Section 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Juillet-septembre 1990

			Change
-	1989	1990	Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	1 771 546 1 616 735 154 811	1 854 135 1 691 040 163 095	4.7 4.6 5.4
Charter services - Services d'affrètement - Passengers - Passagers	249 532 232 445 17 087	302 990 287 461 15 530	21.4 23.7 -9.1
 Goods - Marchandises Other flying services - Autres services 			
aériens Subsidies - Subventions d'exploitation Net incidental air transport related revenue -	5 177 1 099	3 607 1 213	-30.3 10.4
Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	89 324	68 829	-22.9
Fotal operating revenues - Total des recettes d'exploitation	2 116 677	2 230 775	5.4
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
faintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipmement au sol	19 984	19 425	-2.8
kircraft operations – Exploitation des aéronefs	672 851	708 545	5.3
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol General services and administration - Services	214 000	233 915	9.3
généraux et administration Depreciation – Dépréciation	928 440 68 971	996 369 77 611	7.3 12.5
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 904 246	2 035 865	6.9
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	212 432	194 910	-8.2
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	(9 301)	9 345	•••
nterest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	25 784	37 890	47.0
nterest expenses - Intérêts versés //iscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors	77 592	81 753	5.4
exploitation, nets otal non-operating income (expenses), net -	38 796	2 664	-93 .1
Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(22 313)	(31 853)	42.8
ncome (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	190 119	163 057	-14.2
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu			
(remboursement d'impôt)	74 216	66 571	-10.3

rable 3.2 ncome Statement - Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1990

Tableau 3.2 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1990

		Total ¹	
	1989	1990	Change
			Variation
	\$ '000	\$ '000	%
)perating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	1 539 194 1 402 295 136 899	1 579 672 1 436 183 143 489	2.6 · 2.4 4.8
Charter services - Services d'affrètement - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	63 416 60 572 2 844	39 463 38 854	-37.8 -35.9
Other flying services - Autres services		609	-78.6
aériens Subsidies - Subventions d'exploitation let incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport	1 042	•	-100.0
aérien, nettes otal operating revenues – Total des recettes	69 637	43 974	-36.9
d'exploitation	1 673 290	1 663 109	-0.6
)perating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol Aircraft operations – Exploitation des	13 298	12 393	-6.8
aéronefs Maintenance, flight equipment - Frais	494 815	471 559	-4.7
d'entretien, équipement de vol General services and administration – Services	143 657	140 781	-2.0
généraux et administration Pepreciation – Dépréciation	805 636 51 145	832 642 53 726	3.4 5.0
fotal operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 508 551	1 511 101	0.2
)perating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	164 739	152 008	-7.7
Ion-Operating Income (Expenses) - Revenus			
(dépenses) hors exploitation Capital gains (losses), net - Gains (pertes)		,	
de capital, nets nterest and discount income - Revenus	(10 347)	7 758	
d'intérêts et d'escomptes nterest expenses – Intérêts versés discellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors	24 381 55 028	36 186 58 368	48.4 6.1
exploitation, nets otal non-operating income (expenses), net -	37 439	1 285	-96.6
Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(3 555)	(13 139)	269.6
taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	161 184	138 869	-13.8
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu		.55 555	10.0
(remboursement d'impôt)	66 922	59 854	-10.6
let income (loss) - Revenu (perte) net	94 262	79 015	-16.2

¹⁹⁸⁹ total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. - Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadian et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

Table 3.2

Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1990 - Concluded

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1990 - fin

	A	ir Canada			Canadi»n	
			Change			Change
	1989	1990	Variation	1989	1990	Variation
·	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	840 533	891 439	6.1	545 238	688 233	26.2
- Passengers - Passagers	759 469	804 914	6.0	496 881	631 269	27.0
- Goods - Marchandises	81 064	86 525	6.7	48 357	56 964	17.8
Charter services - Services d'affrètement	34 513 34 125	23 554 23 554	-31.8 -31.0	15 189 14 070	15 909 15 300	4.7 8.7
Passengers - PassagersGoods - Marchandises	34 125	23 334	-100.0	1 119	609	-45.6
Other flying services - Autres services	000					
aériens		-	-	1 042		-100.0
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	•	-	-	
Net incidental air transport related revenue -						
Recettes accessoires liées au transport	22 539	20 534	-8.9	45 109	23 440	-48.0
aérien, nettes	22 539	20 534	-0.9	45 109	23 440	-40.(
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	897 585	935 527	4.2	606 578	727 581	19.9
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment -						
Frais d'entretien, biens et équipement au sol Aircraft operations – Exploitation des	8 300	9 033	8.8	3 589	3 360	-6.4
aéronefs	245 646	260 776	6.2	179 091	210 783	17.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	83 749	86 999	3.9	51 578	53 782	4.3
General services and administration – Services	00 740	00 000	0.5	0,0,0	00 / 02	
généraux et administration	420 539	464 215	10.4	309 669	368 427	19.0
Depreciation - Dépréciation	30 129	34 658	15.0	15 936	19 068	19.3
Total operating expenses - Total des dépenses	700 004	055 004	0.5	550,000	055 400	47
d'exploitation	788 364	855 681	8.5	559 863	655 420	17.
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	109 222	79 846	-26.9	46 715	72 162	54.5
	100 222	70040	20.0	,,,,,	7.2.702	
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes)						
de capital, nets	6 756	(1414)	***	2 392	9 173	283.4
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	16 638	36 407	118.8	6 772	(221)	
Interest expenses - Intérêts versés	23 589	40 123	70.1	11 747	18 245	55.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors						
exploitation, nets	4 828	1 055	-78.2	121	230	89.4
Total non-operating income (expenses), net -						
Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	4 634	(4 075)	***	(2461)	(9 063)	268.2
Income (loss) before provision for income		` ′				
taxes - Revenu (perte) avant déductions						
de l'impôt	1,13 855	75 771	-33.4	44 254	63 098	42.0
Provision for income taxes (tax refund) -						
Provision pour l'impôt sur le revenu	45 592	31 538	-30.8	19 645	28 316	44.
(remboursement d'impôt)					34 783	41.
Net income (loss) - Revenu (perte) net	68 263	44 233	-35.2	24 609	34 /83	41.

Section 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, July-September 1990

Section 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Juillet-septembre 1990

	J	uillet-septembre 1	990	,
		1989	1990	Change Variation
				%
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	5 951	6 262	5.2
traitements	\$'000	111 743	122 753	9.9
Other flight personnel – Autre personnel navigant Salaries and wages – Salaires et	No Nbre	. 8 725	9 039	3.6
traitements	\$'000	64 630	68 830	6.5
General management and adminis- tration - Gestion et adminis- tration pénérales	No Nbre	3 827	0.024	20.4
Salaries and wages - Salaires et			2 931	-23.4
	\$'000	40 614	29 651	-27.0
d'entretien dalaries and wages - Salaires et	No Nbre	7 964	9 204	15.6
traitements	\$'000	74 983	90 830	21.1
sircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et				
du trafic	No Nbre	16 314	17 722	8.6
traitements	\$'000	126 553	139 050	9.9
Other personnel - Autre personnel	No Nbre	8 291	7 321	-11.7
ersonnel navigant tries and wages - Salaires et aitements eral management and adminis- ation - Gestion et adminis- ation générales tries and wages - Salaires et aitements attenance labour - Main-d'oeuvre entretien tries and wages - Salaires et aitements attenance labour - Main-d'oeuvre entretien tries and wages - Salaires et aitements attenant traffic servicing - arvice courant des aéronefs et aitements er personnel - Autre personnel tries and wages - Salaires et aitements at average number of employees - combre total moyen d'employés tries and wages - Salaires et aitements and Oil - Consommation de arburant et d'huile ine fuel - Carburant à turbine - Coût bline - Essence	\$'000	88 221	94 ′361	7.0
otal average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No Nbre	51 072	52 479	2.8
traitements	\$'000	506 744	545 475	7.6
uel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
urbine fuel - Carburant à turbine ost - Coût	L '000 \$ '000	1 314 823 328 169	1 293 877 344 781	-1.6 5.1
asoline - Essence ost - Coût	L '000 \$ '000	12 003 6 883	11 872 7 044	-1.1 2.3
urbine oil - Huile à turbine ost - Coût	L '000 \$ '000	252 1 389	262 1 700	3.9 22.4
iston oil – Huile moteur à piston ost – Coût	L '000 \$ '000	110 233	160 334	45.1 43.0

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1990

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant –

Transporteurs aériens canadiens de niveau I,

Juillet-septembre 1990

,						
		Total	Air Canada	Canadi»n		
Average number of employees and was	ges					
paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots - Pilotes et	Ala Albro	2.240	1.705	1.424		
copilotes Salaries and wages - Salaries et	No Nbre	3 219	1 785	1 434		
traitements	\$'000	90 592	48 772	41 821		
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No Nbre	6 373	3 376	2 997		
Salaries and wages - Salaires et						
traitements	\$'000	55 915	28 834	27 080		
General management and adminis- tration – Gestion et adminis-						
tration générales	No Nbre	998	188	810		
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	14 033	5 317	8 716		
Maintenance labour - Main-d'oeuvre	N II	7.440	2.000	2.522		
d'entretien Salaries and wages - Salaires et	No. – Nbre	7 142	3 620	3 522		
traitements	\$'000	73 566	39 725	33 841		
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et						
du trafic	No Nbre	15 282	8 570	6 712		
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	126 353	84 352	42 001		
Other personnel - Autre personnel	No Nbre	6 817	4 981	1 836		
Salaries and wages - Salaires et						
traitements	\$'000	91 669	78 224	13 445		
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No Nbre	39 831	22 520	17 311		
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	452 129	285 225	166 903		
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	959 609	552 880	406 729		
Cost - Coût	\$ '000	245 506	138 467	107 039		
Gasoline - Essence	L '000		-			
Cost - Coût	\$ '000					
Turbine oil - Huile à turbine Cost - Coût	L '000 \$ '000	88 446	33 207	54 239		
		,,,,	20.			
Piston oil – Huile moteur à piston Cost – Coût	L '000 \$ '000					

Section 5 ARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

according to the Fare Basis Survey (see Table 5.1), the air fare index - all fares¹ for domestic scheduled ervices operated by Level I carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.) reached 136.5 in the third quarter of 1990, up 8.1% compared to the hird quarter of 1989. The most notable source of rice increases was in economy fares², which jumped tharply (9.0%) to average 142.0. The discount fares ose by 7.3% during the third quarter of 1990 over the same period in 1989, posting their eight onsecutive increase.

uring the third quarter of 1990, the economy fares ose faster in the southern sector (9.0%) than in the partnern sector (8.8%), where services are still egulated. Also, during the third quarter of 1990, the iscount fare levels were higher than the 1989 levels or all northern and southern services; in the regulated one, they increased by 6.6%, while they rose by 4% in the deregulated zone.

or the international markets, the non-seasonally djusted air fare index - all fares increased by 3.6% the quarter. Compared to a year ago, the economy re index advanced by 7.0%, while the discount fare dex rose by 2.6%.

iscount Fare Utilization

omestic Sector

uring the third quarter of 1990, 68.2% of passengers arried on domestic scheduled services by Level I air arriers travelled on some form of discount ticket, his level represents an increase of 3.2 percentage points compared to the same quarter a year earlier, his was the second consecutive quarterly increase ter five consecutive quarterly decreases. When the stribution is expressed in terms of assenger-kilometres, the proportion of discount avel is 72.4%, up from 71.1% in 1989.

shown in Tables 5.2 and 5.3, both southern and orthern domestic sectors recorded an increased lization of discounted air fares during the third parter of 1990. In the southern sector, 68.9% of ssenger traffic (representing 72.9% ssenger-kilometres) was carried on discount fares. uring the third quarter of 1989, the corresponding ures were 65.7% for passengers and 71.7% for ssenger-kilometres. In contrast, for northern rvices, discount passengers amounted to 50.4% of traffic during the third quarter of 1990, up from .3% in 1989. In terms of passenger-kilometres, scount carriage for northern services increased by percentage points (51.3% to 54.3%) during the me period.

For the methodology for the air fare indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication. Includes business class fares.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire (voir tableau 5.1), l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs¹ pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée) a atteint 136.5 au cours du troisième trimestre de 1990, en hausse de 8.1% par rapport au troisième trimestre de 1989. Les tarifs économiques² expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (9.0%), pour s'établir à 142.0. Les tarifs réduits se sont accrus de 7.3% au cours du troisième trimestre de 1990 par rapport à la même période en 1989, enregistrant leur huitième augmentation consécutive.

Au cours du troisième trimestre de 1990, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur sud (9.0%) que dans le secteur nord (8.8%), où les services sont encore réglementés. Également, au cours du troisième trimestre de 1990, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1989 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont augmenté de 6.6% alors qu'ils se sont accrus de 7.4% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens tous les tarifs non désaisonnalisé a augmenté de 3.6% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 7.0%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 2.6%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du troisième trimestre de 1990, 68.2% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 3.2 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il s'agissait de la deuxième hausse trimestrielle consécutive après cinq baisses trimestrielles consécutives. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 71.1% en 1989 à 72.4% en 1990.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du troisième trimestre de 1990. Dans le secteur sud, 68.9% du trafic de passagers (représentant 72.9% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 65.7% et 71.7% respectivement au cours du troisième trimestre de 1989. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 50.4% du trafic au cours du troisième trimestre de 1990, une augmentation par rapport à 48.3% en 1989. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 3.0 points de pourcentage (de 51.3% à 54.3%) au cours de la même période.

Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication.

Comprend la classe affaires.

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group

- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled
Services, July-September 1990

Tableau 5.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau l – Services réguliers, Juillet-septembre 1990

Sector	Year and quarter	Far	Fare type group - Groupe tarifaire							
Secteur	Année et trimestre	All fares	Economy fare	Discounted fare						
	(IIIIOOLIO	Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit						
			(1986 = 100.0)							
Domestic - Intérieur	1989 III	126.3	130.3	120.5						
	IV	125.7	129.8	119.9						
	1990 I	126.2	131.6	119.2						
	II	130.2	135.7	123.3						
	III	136.5	142.0	129.3						
Southern services - Services	1989 III	126.5	130.7	120.6						
secteur sud	IV	126.0	130.2	119.9						
	1990 I	126.4	131.9	119.4						
	lt .	130.4	136.0	123.3						
	III	136.8	142.5	129.5						
Northern services - Services	1989 III	118.3	121.9	112.2						
secteur nord	IV	119.1	122.0	114.4						
	1990 I	118.8	124.5	111.3						
	H H	124.4	129.7	118.0						
	III	126.8	132.6	119.6						
nternational	1989 III	109.9	114.7	110.2						
	IV	100.8	116.4	96.8						
	1990 I	100.2	115.5	95.8						
	11	102.9	116.4	100.2						
	III	113.9	122.7	113.1						

Figure 5.1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted)

Figure 5.1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)

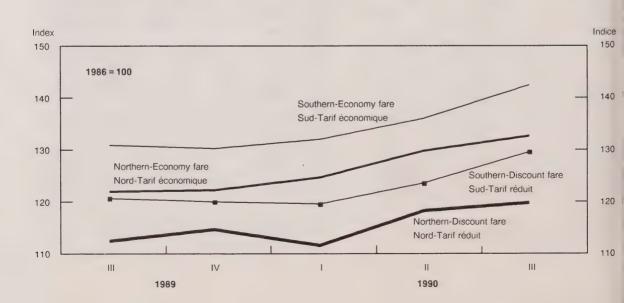


Table 5.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare
Type Group - Canadian Air Carriers, Level I Scheduled Services, July-September 1990

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau l – Services réguliers, Juillet-septembre 1990

	Fare type group - Groupe tarifaire										
Sector Secteur	First class Première classe			Business class Classe affaires		Economy Économique		unted	Other Autre		
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	
						%					
Domestic - Intérieur	0.3	0.3	6.2	6.5	24.9	21.6	65.0	68.2	3.6	3.5	
Southern services - Services secteur sud	0.4	0.3	6.4	6.7	23.9	20.5	65.7	68.9	3.7	3.6	
Short-Haul - Court- courrier	0.2	0.2*	4.7	4.8	37.0	29.9	54.4	61.8	3.7	3.4	
Long-Haul - Long-courrier	0.4	0.4	7.4	7.9	16.1	14.9	72.3	73.2	3.7	3.7	
Northern services - Services secteur nord	xlok	stole	0.3*	0.6*	50.7	48.1	48.3	50.4	0.7	. 0.8	
International	0.8	0.7	5.6	6.5	15.4	14.4	71.0	70.4	7.2	8.0	

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, July-September 1990

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 1990

	Fare type group - Groupe tarifaire										
Sector Secteur	First class Première classe		Busines	s class	Econ	omy	Disco	unted	Other		
			Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	
						%					
Domestic - Intérieur	0.5	0.4	7.9	8.4	16.7	15.1	71.1	72.4	3.7	3.7	
Southern services – Services secteur sud	0.5	0.4	8.1	8.7	15.8	14.1	71.7	72.9	3.8	3.8	
Short-Haul - Court- courrier	0.2	0.2	4.7	4.8	35.4	27.5	56.1	64.2	3.6	3.4	
Long-Haul - Long-courrier	0.6	0.5	8.6	9.2	13.0	12.2	73.9	74.2	3.9	3.9	
Northern services - Services secteur nord	state	yex	0.4*	0.6*	47.7	44.3	51.3	54.3	0.7	0.8	
International	0.9	0.9	6.2	7.7	6.9	7.7	79.2	76.0	6.7	7.7	

Note: For * and ***, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et ***, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, July-September 1990

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 1990

	Fare type group - Groupe tarifaire										
Province and territory of enplanement	First o	class	Busines	s class	Econ	omy	Disco	unted	Oth	ner	
Province et territoire d'embarquement	Première classe		Classe a	affaires	Éconor	mique	- Réduit		Autre		
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	
						%					
Newfoundland - Terre-Neuve	0.1*	яok	4.3*	6.2*	26.3	24.5	66.0	67.6	slok	1.6*	
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	stok	×	ylate	×	19.3	×	72.5	х	stak	х	
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	0.2*	0.1*	6.2	6.8	21.5	17.8	68.1	72.2	4.0*	3.0	
New Brunswick - Nouveau- Brunswick	e n sok	x	state	×	24.4	x	70.2	х	suk	X	
Quebec - Québec	0.3	0.3*	6.4	6.0	31.7	17.7	56.6	72.3	5.0	3.8	
Ontario	0.4	0.4	7.3	7.7	23.3	17.5	64.9	70.5	4.0	4.0	
Manitoba	0.1*	Yest	5.6	5.8	26.3	25.6	65.1	65.1	3.0	3.4	
Saskatchewan	**	sok	4.3	3.8	26.6	24.9	65.9	68.7	3.2	2.5	
Alberta	0.3	0.3*	5.6	6.1	26.4	28.9	65.1	61.6	2.5	3.1	
British Columbia ¹ - Colombie- Britannique ¹	0.4	0.3	5.4	5.8	22.8	24.1	68.3	66.7	3.0	3.1	
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territories du Nord-Ouest	х	X	x	х	x	X	х	X	x	×	
Total	0.3	0.3	6.2	6.5	24.9	21.6	65.0	68.2	3.6	3.5	

Includes Yukon and Northwest Territories. - Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes e restrictions'.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the longhaul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the third quarter of 1990, on long-haul services, discount carriage represented 73.2% of passenger volume and 74.2% of passenger-kilometres; this compares with 61.8% and 64.2% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaien entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'appliqué également aux passagers-kilomètres.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du troisième trimestre de 1990 les passagers voyageant à prix réduit sur des vollong-courriers constituaient 73.2% du volume de passagers e 74.2% des passagers-kilomètres; pour les vols court courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 61.8% et 64.2%.

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, July-September 1990

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Juillet-septembre 1990

							Fare typ	e group -	- Groupe	e tarifaire			
City of enplanement	ı	Passenç	gers	First	class	Busi	ness Iss	Economy		Disco	unted	Oth	ner
Ville d'embarquement				Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		tre	
	1989	1990	Change Variation	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
	No		%					%	>				
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier (<800 km)													
Calgary Edmonton ¹ Ialifax Montréal ² Ottawa Legina Lesina Laskatoon Joronto	201 53 6 253 135 23 23 373 159 30	208 62 238 128 23 23 377 171 24	17.3	0.4* 0.3* - 0.3 0.2*	0.3* 0.2* 	3.2 6.7 6.1 3.6* 6.8 4.0 1.7	4.3 0.7* 5.8 6.4 2.3*' 2.4* 6.4 3.7	35.4 65.6 22.3* 35.6 39.3 47.1 43.9 37.7 27.9 52.9	39.1 73.1 14.7* 15.2 34.6 45.9 43.7 21.6 30.8 56.3	59.0 32.6 68.4 52.2 50.1 47.1 51.2 50.6 65.5 44.0	53.7 25.3 77.7 74.9 54.2 49.8 51.0 67.4 62.7 39.6	2.4 1.1* ** 5.2 4.2 2.1* 3.5* 4.7 2.4 1.3*	2.8 7.6* 3.8 4.6 2.0* 2.8* 4.4 2.7* 2.1
ong-Haul (≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)													
algary dmonton ¹ alifax lontréal ² Itawa egina askatoon oronto ancouver /innipeg	197 208 185 126 97 43 41 768 407 211	188 198 180 110 94 45 42 729 383 199	-4.2 -4.9 -2.9 -13.0 -3.3 4.6 0.8 -5.0 -5.9	0.8* 0.2* 0.2* 0.3* 0.6 0.7	0.7* 0.2* 0.1* 0.1* 0.5 0.5	10.0 5.2 6.5 7.8 7.4* 5.2* 5.4 8.4 7.8 6.5	10.7 5.4 6.9 7.6 7.7 4.4 4.7 9.0 8.5 6.6	12.2 20.5 21.4 21.3 18.2 15.8 16.6 12.7 15.8 20.3	11.9 19.7 17.9 17.4 18.1 14.2 14.6 11.8 15.3	74.3 71.4 68.1 65.8 71.0 75.1 74.9 74.5 71.7 69.9	73.4 70.7 72.2 70.8 70.3 79.2 77.4 75.1 71.6 69.9	2.8 2.7 3.9* 4.9* 3.2 3.8* 3.0* 3.8 4.1 3.3*	3.3 4.0 3.0 4.0 3.8 2.2 3.0 3.7 4.1 3.7

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

ote: For " and "", refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour " et "", consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

he increase in the proportion of discount fares uring the third quarter of 1990 compared to 1989, an be attributed to three principal factors. First, Air anada and Canadian Airlines International Ltd. ontinued to offer discount fares on their scheduled ghts to avoid losing market share to each other, or the charter carriers. Second, the fare wars between e major carriers and the independent carriers Intair nd City Express in the Toronto-Ottawa-Montréal orridor resulted in an increased of seat sales. Finally, e transfer of low-density regional and local routes om major to affiliate carriers reduced the size of the

La hausse dans la proportion des tarifs réduits au cours du troisième trimestre de 1990 par rapport à 1989 peut être attribuée à trois principaux facteurs. Premièrement, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement. Deuxièmement, les guerres tarifaires entre les principaux transporteurs et les transporteurs indépendants Intair et City Express dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal, ont entraîné une augmentation des soldes de places. Finalement, le transfert des routes régionales

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I

- Scheduled Services, July-September 1990

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Juillet-septembre 1990

	Fare type group - Groupe tarifaire										
City of enplanement .	Firs	st class		siness class	Ecc	onomy	Disc	counted	C	Other	
Ville d'embarquement	Première classe			lasse faires	Écon	nomique	Ré	éduit	A	Autre	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier(<800 km)											
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Toronto Vancouver Winnipeg	209.0	5.6 I 10.8 *	196.2 101.9 191.4 158.0 199.5 180.5 181.9 203.4 205.6	9.5 9.5 1.7 6 9.6 6 9 8.1	140.8 99.2 107.5 161.9 137.7 179.5 182.6 154.8 181.7 200.1	1.9 -11.3 7.3 7.0 9.1 10.1 5.9	107.8 74.0 69.4 88.9 89.3 96.8 92.1 90.7 112.2 99.5	5.9 3.2 -1.3 7.5 4.3 4.9 1.7 9.3	57.7 73.8 79.3 93.4 109.1 82.0 106.0	7 8 -9.8 3 -7.1 4 15.2 1 4.8 0 -5.6	
Long-Haul(≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)											
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Toronto Vancouver Winnipeg	655.5 578.3 329.6 630.4* 686.8 713.2	8.3 3.1 * * * * 8 14.1	530.0 466.6 304.7 565.3 494.5 427.0 447.8 505.0 587.0 360.6	4.7 7.9 14.0 5.0 6.2 8.5 11.0 6.3	387.4 301.3 253.5 381.2 354.9 346.1 334.5 351.5 356.3 309.9	8.7 9.9 14.8 8.3 9.3 11.0 6.5 4.8	215.4 181.3 141.8 215.8 196.9 163.0 168.8 197.3 221.9 158.7	7.9 4.2 10.5 7.3 -3.6 0.2 6.9 5.2	212.5 207.1 158.6 240.5 278.7 203.4 204.1 223.2 279.7 159.9	1 -3.8 6 -22.1 5 -17.4 7 -0.1 4 -15.8 1 -4.9 2 -7.9 7 3.3	

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.

et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courte distance, et, tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longue distance.

International Sector

During the third quarter of 1990, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (70.4%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents a decrease of 0.6 percentage point compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the third quarter of 1990, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, the range varies rather widely from one province to another, with 61.6% for Alberta to 72.3% for Quebec (see Table 5.4). Newfoundland, Manitoba and British Columbia and the territories were the only provinces besides Alberta to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Quebec does not mean that Quebec residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Montréal, for example, may in fact be Halifax or Toronto, in which case both Nova Scotia or Ontario could also record an enplaned passenger using a discount fare.

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases with the exception of Alberta and British Columbia and the exception of Alberta and British Columbia and the exception of Alberta and British Columbia and the peritories which witnessed declines of 3.5 percentage points and 1.6 percentage points, respectively. The proportion remained at the same level as in 1989 in Manitoba. The largest increases were in Quebec (15.7 percentage points) and Ontario (5.6 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, an increasing trend in the proportion of passengers travelling on discount fares was registered in half of the selected cities3 during he third quarter of 1990 compared to the same quarter in 1989. Indeed, for the passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares during the third quarter of 1990 ncreased in five of the top ten Canadian cities. The pains ranged from 2.7 percentage points in Regina to 22.7 percentage points in Montréal. In the five cities where the proportions edged down, the declines anged from -0.2 percentage point in Saskatoon to 7.3 percentage points in Edmonton. For long-haul rips (800 kilometres or more), five of the ten selected ities of enplanement posted slight gains; these anged from 0.6 percentage point in Toronto to 5.0 percentage points in Montréal. The proportion emained at the same level as in 1989 in Winnipeg.

Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1990.

Secteur international

Au cours du troisième trimestre de 1990, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (70.4%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une baisse de 0.6 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du troisième trimestre de 1990, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. A cet égard, le pourcentage varie assez considérablement d'une province à l'autre, puisqu'il s'établit à 61.6% en Alberta et 72.3% au Québec (voir tableau 5.4). Terre-Neuve, le Manitoba et la Colombie-Britannique et les territoires étaient les seules provinces avec l'Alberta, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne canadienne.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit au Québec, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Montréal, par exemple, peut être en réalité Halifax ou Toronto. Dans ce cas, les provinces de la Nouvelle-Écosse ou de l'Ontario peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces, à l'exception de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et des territoires qui ont enregistré des baisses de 3.5 points de pourcentage et 1.6 points de pourcentage, respectivement. La proportion est demeurée au même niveau qu'en 1989 au Manitoba. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (15.7 points de pourcentage) et en Ontario (5.6 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une hausse tendancielle dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la moitié des villes choisies au cours du troisième trimestre de 1990 par rapport à la même période en 1989. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du troisième trimestre de 1990 a augmenté dans cinq des dix principales villes canadiennes. Les hausses variaient entre 2.7 points de pourcentage à Regina et 22.7 points de pourcentage à Montréal. Dans les cinq villes où les proportions ont diminué, les baisses ont oscillé entre -0.2 point de pourcentage à Saskatoon et -7.3 points de pourcentage à Edmonton. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), cinq des dix villes d'embarquement choisies ont enregistré un faible gain, compris entre 0.6 point de pourcentage à Toronto et 5.0 points de pourcentage à Montréal. La proportion est demeurée au même niveau qu'en 1989 à Winnipeg.

³ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1990.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70.0%; Regina (79.2%) ranked first, followed by Saskatoon (77.4%) and Toronto (75.1%). For business class fares, the leading cities were Calgary (10.7%), Toronto (9.0%) and Vancouver (8.5%).

Average Fares

According to the fare basis data, during the third quarter of 1990, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$194, up 5.3% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$380, an increase of 3.1% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$235; the lowest in Montréal, where it averaged \$159. The average domestic fare also exceeded the national level in Calgary (\$195), Toronto (\$200) and Winnipeg (\$197). It rose in eight of the ten cities, with gains ranging from 3.4% in Saskatoon to 9.6% in Winnipeg. Montréal (-2.5%) and Regina (-0.4%) posted slight declines in the third guarter of 1990.

During the third quarter of 1990, the business and economy fares increased in all major cities, with the exception of Calgary and Halifax where the business class and the economy fares declined respectively on short-haul routes (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities for both short-haul and long-haul trips, with the exception of Montréal where it decreased by 1.3% for short-haul trips and Regina where it decreased by 3.6% for long-haul trips. Calgary (10.8%) and Montréal (10.5%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$200 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$387 for long-haul trips.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion di passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 70.0% dans li plupart des villes: Regina (79.2%), s'est classée au premierang, suivie de Saskatoon (77.4%) et Toronto (75.1%). Etermes de tarifs de la classe affaires, les premières place revenaient à Calgary (10.7%), Toronto (9.0%) et Vancouve (8.5%).

Tarifs movens

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du troisièm trimestre de 1990, le tarif moyen (tous types de tarifs) pay par les passagers pour l'ensemble des paires de ville intérieures s'élevait à \$194, en hausse de 5.3% par rappo au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tar correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$380, en hausse de 3.1% par rapport à l'anné précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieur est comprise entre \$235 à Vancouver et \$159 à Montréal. C tarif a également dépassé le niveau national à Calgary (\$195 Toronto (\$200) et Winnipeg (\$197). Il s'est accru dans hu des dix villes, les gains oscillant entre 3.4% à Saskatoon (9.6% à Winnipeg. Montréal (-2.5%) et Regina (-0.4%) or enregistré de faibles baisses au cours du troisième trimestre de 1990.

Au cours du troisième trimestre de 1990, les tarifs de classe affaires et de la classe économique ont augment dans toutes les principales villes à l'exception de Calgary et Halifax où les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont respectivement diminué sur les liaisons de courte distance (voir tableau 5.6). Ce tableau montrégalement que les tarifs réduits moyens ont augmenté dan toutes les villes pour les services court-courriers dong-courriers à l'exception de Montréal où le tarif rédu moyen a diminué de 1.3% pour les services court-courrier et de Regina où il a diminué de 3.6% pour les service long-courriers. Calgary (10.8%) et Montréal (10.5%) or enregistré les hausses les plus fortes pour les service long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vointérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) sont, e moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partiatribuable à l'emplacement géographique de la ville. En c qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg enregistré un tarif de \$200 pour les voyages court-courriers et Calgary, un tarif de \$387 pour les voyages long-courriers.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filled by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication Air Carrier Operations in Canada extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau l. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration l à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur

explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada, the revision is reflected in the annual publication, Canadian Civil Aviation. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show differences from the total of the four quarterly income statements in Air Carrier Operations in Canada.

aérien afin d'obtenir les données manquantes, des correctior ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre toutes les questions, le Centre établit des estimations en s'fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou si celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités so similaires

Les totalisations figurant dans la présente publication so établies directement à partir de la base de données info matisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande versés dans la base de données, les chiffres exprimés e unités impériales sont convertis en unités métriques. Le facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs donnée conformément aux procédures de déclaration établies par l'Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, le erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduir la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile

Il convient d'informer les utilisateurs des restriction suivantes en ce qui concerne les données provenant de enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduir l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publié les données à temps, il est nécessaire d'établir de estimations pour les données manquantes. Dans l majorité des cas, il s'agit d'estimations pour le transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aérien avisent le Centre des statistiques de l'aviation que de rectifications doivent être apportées à des chiffre déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publié: En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviatio introduit les mises à jour dans la base de donnée informatisée. Si les données ont déjà paru dans le publication trimestrielle (Opérations des transporteurs aériens au Canada), les rectifications sor apportées dans la publication annuelle (Aviation civilicanadienne). Les révisions majeures font l'objet d'u renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans l section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidenc sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteur aériens au cours de l'année sont susceptibles d'êtr modifiées lorsque les vérificateurs préparent les état financiers annuels. En outre, depuis 1988, le transporteurs aériens peuvent déclarer leurs donnée financières annuelles pour l'exercice financier, qui pet être différent de l'année civile. C'est pourquoi le chiffres annuels des états des recettes qui figurer dans la publication Aviation civile canadienn peuvent différer du total des chiffres trimestriels de états des recettes parus dans la publicatio Opérations des transporteurs aériens au Canada.

- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
- Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are

- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettespassagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du doublecomptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs caṇadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe

performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "-" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"--".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, or analyse les données fournies par un même transporteur et pa différents transporteurs afin de relever les incohérences en cu qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes de tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent or les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête son répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à parti d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonctior de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque ", ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec ur coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque ", ".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire son établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui er descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influence The Data

- a) Revisions were made to the 1989 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1989 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1989 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the third quarter of 1990 are shown in the following table with comparative third quarter 1989 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1989 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1989 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1989.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le troisième trimestre de 1990 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le troisième trimestre de 1989 sont également présentées.

	1989	1990	% Change Variation en %	
Level I	3	2	-33.3	Niveau I
Level II	19	25	31.6	Niveau I
Level III	65	72	10.8	Niveau III
Level IV	172	182	5.8	Niveau IV
Total	259	281	8.5	Total

- c) The total number of carriers which reported nil operations, for the third quarter of 1990, are as follows: Level III - 1, Level IV - 17.
- The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- The following charter carriers suspended operations between October 1989 and April 1990: Holidair Airways in October of 1989, (Holidair Airways began operations in February 1989), Minerve Canada Inc. in December 1989, Points of Call Airlines and Vacationair in January 1990, Crown Air and City Express in February 1990, and Soundair Corp. (Odyssey, International) in April 1990.
- f) Since the first quarter of 1990, Canadian Airlines International Ltd. began reporting its own operations combined with Wardair.

- Pour le troisième trimestre de 1990, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III - 1, niveau IV - 17.
- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce doublecomptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- e) Les transporteurs suivants qui ont effectué des services d'affrètement ont suspendu leurs opérations entre les mois d'octobre 1989 et avril 1990: Holidair Airways en octobre 1989 (Holidair Airways a commencé ses opérations en février 1989), Minerve Canada Inc. en décembre 1989, Points of Call Airlines ainsi que Vacationair en janvier 1990, Crown Air and City Express en février 1990 et Soundair Corp. (Odyssey International) en 1990.
- f) Depuis le premier trimestre de 1990, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont commencé à déclarer leurs propres activités combinées avec celles de Wardair.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the inflight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one-kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from a sources and cash discounts on purchases of materials an supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classifier in report level VI that, in each of the two calendar year immediately preceding the report year, transported at leas 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes or revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar year immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods of more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier no classified in report level VI that, in each of the two calenda years immediately preceding the report year, transporter 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods o more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier no classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calenda years immediately preceding the report year, realized annua gross revenues of \$250,000 or more for the air services fo which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier no classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calenda years immediately preceding the report year, realized annua gross revenues of less than \$250,000 for the air services fo which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of ε lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- Business class. A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- Discount. A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.

 Economy. A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.

- First class. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- Other. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sonté galement incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dette de toute nature, y compris les primes, les escomptes et le dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi qu l'amortissement des primes, des escomptes et des frais lié aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que l'trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, l'courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadie non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deu années civiles ayant précédé l'année de déclaration, transporté au moins un million de passagers payants ou a moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérie canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacun des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaratior a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 o plus et de moins d'un million ou un nombre de tonne métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et d moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérie canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacun des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaratior a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 o plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonne métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et d moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérie canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours d chacune des deux années civiles ayant précédé l'année d déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moin \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait un licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérie canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours d chacune des deux années civiles ayant précédé l'année déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait un licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérie canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité l service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à l seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale desÉ tats-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- Classe affaires. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base.
 Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- Classe économique. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- Première classe. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- Réduit. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

 Autres. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces' services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes de transporteurs de niveau I par le nombre de passagens déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes d' Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadr de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville d' Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 80 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes d'l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries:
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director Transportation Division Statistics Canada Jean Talon Building, 12th Floor Tunney's Pasture Ottawa, Ontario K1A 0T6

Telephone: Facsimile:

(613) 951-8704 (613) 951-0579

Jim Cain Chief

Surface and Marine Transport Section

Telephone:

(613) 951-0518 (613) 951-0579

Facsimile:

OR Chief

Aviation Statistics Centre

Telephone: Facsimile:

(819) 997-6942 (819) 953-8499

March 1991

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur Division des transports Statistique Canada 12e étage, immeuble Jean-Talon Parc Tunney Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Téléphone:

(613) 951-8704 Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain Chef

Section des transports de surface et maritimes

Téléphone:

(613) 951-0518 Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef

Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone:

(613) 997-6942

Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A. États-	Other	Titre
		\$	Unis US\$	Autres US\$	
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206 51-207	Canadian Civil Aviation, A., Bil. Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00 36.00	43.00 43.00	50.00 50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil. Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001 52-003	Railway Carloadings, M., Bil. Railway Operating Statistics, M., Bil.	83.00 105.00		116.00 147.00	Chargements ferroviaires, M., Bil. Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly O. – Occasional Bil. – Bilingual A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélinographe 1-613-951-1584.



ORDER FORM

Statistics Canada Publications

	T												
IAIL TO: ublication Sales		AX TO: (613) 951-1584	1	HOD OF PA									
tatistics Canada	Or	nis fax will be treated as an iginal order. Please do not		Purchase Orde	er Number	(please e	enclose)						
ttawa, Ontario, K1	V 0T6 se	end confirmation.		Payment enclo	sed			\$					
lease print)				Bill me later (m	ax. \$500)								
ompany			Charge to my: MasterCard VISA										
epartment				A									
ttention				Account Numb									
ddress			Expiry Date										
		Province											
ostal Code		Tel.	Clien	Reference Nu	ımber								
2-1-1		779				ual Subscription r Book Price		0.					
Datalogue Number		Title		Required Issue	Canada	United States	Other Countries	Qty	Total \$				
					\$	US\$	US\$						
				,									
						,							
						s	UBTOTAL						
anadian customers add	7% Goods and Ser	vices Tax.				G	ST (7%)						
ease note that discounts ight include special ship.	s are applied to the ping and handling cl	price of the publication and no harges and the GST.	t to the	total amount w	hich	GRA	AND TOTA	L					
heque or money order s lients from the United St	hould be made paya ates and other cour	able to the Receiver General for	or Cana unds dr	ada/Publications awn on a US b	s. Canadia bank.	an clients	pay in Can	adian fu	inds.				
or faster service	7	1-800-267-667	7 🖀	•	1	VISA and	MasterCa Accou		PF 03681 1991-01				

ersion française de ce bon de commande disponible sur demande



Statistics Statistique Canada Canada

Canadä



BON DE COMMANDE

Publications de Statistique Canada

POSTEZ À : Vente des publications	TÉLÉCOPIEZ À: (613) 951-1584		ALITÉS DE					
Statistique Canada	Le bon télécopié tient lieu de commande originale. Veuillez ne		Numéro d'ordre		nclure s.	v.p.)		
Ottawa (Ontario) K1A 01	6 pas envoyer de confirmation.		Paiement inclus	5				
(En caractères d'imprimerie s.v.	p.)		Envoyez-moi la	facture pl	us tard (m	ax. 500 \$)		
Entreprise		Porte	ez à mon com	pte :	MasterC	ard	VIS	SA
Service			NO do comoto					
À l'attention de		1	Nº de compte					
Adresse			Date d'expiration	on L				
	Province		iture					
Code postal	Tél	Nume	éro de référenc	e du client				
	_		Édition		nement a de la pub		Out	Tatal
Numéro au catalogue	Titre		demandée	Canada \$	États- Unis \$ US	Autres pays \$ US	Qté	Total \$
						TOTAL		
Les clients canadiens ajouten	t la taxe de 7 % sur les produits et services.				Т	PS (7 %)		
Veuillez noter que les réduction pouvant inclure des frais de p	ons s'appliquent au prix des publications et no ort et de manutention particuliers et la TPS.	n au to	tal général; ce	dernier	тот	AL GÉNÉF	RAL	
Le chèque ou mandat-poste c canadiens; les clients à l'étrar	loit être fait à l'ordre du Receveur général du nger paient le montant total en dollars US tirés	Canad s sur ur	a - Publicatio ne banque amé	ns. Les cl ricaine.	ients cana	idiens paiei	nt en dol	lars
Pour un service plus rapide, composez	1-800-267-667	7 7	3		Com	nptes VISA MasterC		PF 03681 1991-01

This order coupon is available in English upon request



Statistics Canada Canad

PICK A TOPIC...

ANY TOPIC

Statistical Controls

N

ow a redesigned Statistics
Canada Catalogue will
simplify your search for the most
up-to-date or historic facts. An
expanded and improved keyword
index, cross-referencing, increased

subject detail and listings by geographical area provide easy access to hundreds of Statistics Canada products and services.

☐ Know the topic but not the "official title"? No matter how wide or narrow the topic – or how little you know about it – you'll appreciate how quickly the cross-referencing leads you to the right source.

☐ You'll find sources of key statistics like consumer price indexes, import/export figures, or population characteristics down to the village level. From the most popular topics of the day like employment, income, trade and education to more detailed research studies like mineral products shipped from Canadian ports or Caribbean immigrants in urban areas... you'll find it all.

☐ This expanded edition of the Statistics Canada Catalogue includes descriptions of our full range of services – from publications and maps to microdata files and diskettes. And, many of our electronic product listings include the name and phone number of a contact within Statistics Canada giving you a direct line to more detailed information.

☐ As always, you'll find sections on how to get more help... on-line search techniques in libraries... discount and order information... and the locations of our Reference Centres. You'll especially appreciate that this year's Catalogue is bound in a durable, plasticized cover to withstand intensive use.

☐ For ease and completeness in your information search get the Statistics Canada Catalogue (cat. # 11-204E) for \$13.95 in Canada, US\$17 in the U.S. and US\$20 in other countries. To order your copy write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, KIA 0T6 or you can FAX your order to (613) 951-1584. For faster service using VISA or MasterCard, call toll-free:

1-800-267-6677.

CHOISISSEZ UN SUJET...
N'IMPORTE LEQUEL

D orénavant le Catalogue
de Statistique Canada amélioré
simplifiera vos recherches de données
récentes ou historiques. Son index revu
et augmenté comprend des renvois,
des sujets plus détaillés et des références
géographiques vous permettant d'accéder
rapidement à des centaines de produits et de
services de Statistique Canada.

☐ Vous connaissez le sujet sans connaître le terme technique ? Peu importe si le sujet est général ou spécifique, vous apprécierez l'accès rapide que vous procure les renvois.

□ Vous repérerez facilement les sources de statistiques essentielles comme l'indice des prix à la consommation, les importations – exportations ou encore, les caractéristiques de la population jusqu'à l'échelle des villages. Des sujets populaires du jour tels l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation jusqu'aux études plus spécifiques comme les produits minéraux expédiés à partir des ports canadiens ou les immigrants antillais dans les régions urbaines, vous trouverez tout!

☐ L'édition augmentée du Catalogue de Statistique Canada contient bien plus encore. Elle présente en détail notre gamme complète de services, depuis les publications et les cartes jusqu'aux disquettes et fichiers de microdonnées. Plusieurs descriptions de nos produits informatiques incluent le numéro de la personneressource à Statistique Canada. Vous obtenez donc une voie plus directe avec le service de votre choix.

☐ Comme toujours, le catalogue contient des sections concernant la façon d'obtenir de l'assistance, les recherches bibliographiques automatisées, les réductions offertes, le guide de commande et l'adresse de nos centres régionaux de consultation. Par ailleurs, vous serez heureux d'apprendre que, cette année, la couverture du catalogue est plastifiée pour résister à un usage fréquent.

□ Pour obtenir rapidement la source d'information la plus complète qui soit concernant nos produits, procurez-vous le Catalogue de Statistique Canada (n° 11-204F au catalogue) au prix de 13,95 \$ au Canada, 17 \$ US aux États-Unis et 20 \$ US dans les autres pays. Pour commander votre exemplaire, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6, télécopiez votre commande au 1-613-951-1584 ou utilisez votre carte VISA ou MasterCard et composez le numéro sans frais :

1-800-267-6677.





PRODUCTS SHIPPED BY CANADIAN MANUFACTURERS is the most comprehensive listing of the values and quantities of over 4500 commodities shipped by Canadian manufacturing firms.

The report provides a comparative analysis of all products manufactured in Canada for the years 1984, 1985, and 1986. It enables manufacturers, research consultants, trade and other organizations to evaluate their competitive position in the market place as well as to obtain an overview of the manufacturing sector.

Commodities listed range from hydraulic turbines to plastic drinking straws to pasta.

This is the last issue to use the Industrial Commodity Classification and includes provincial data for 1986.

Order your copy of **PRODUCTS SHIPPED BY CANADIAN MANUFACTURERS** (Cat. No. 31-211), \$60 in Canada and US \$72 in other countries, by writing to:

Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario K1A 0T6

or contact your nearest Statistics Canada Reference Centre. For faster service, call toll-free and use your VISA or Master-Card. 1-800-267-6677

Renseignez-vous sur les produits fabriqués au Canada

La publication intitulée PRODUITS
LIVRÉS PAR LES FABRICANTS
CANADIENS constitue la liste la plus exhaustive de la valeur et de la quantité de plus de 4 500 produits expédiés par les entreprises de fabrication canadiennes.

Le rapport fournit une analyse comparée de tous les produits fabriqués au Canada en 1984, 1985 et 1986. Il permet aux fabricants, aux experts-conseils en recherche et aux organismes commerciaux et autres d'évaluer leur place concurrentielle sur les marchés ainsi que d'obtenir un aperçu du secteur manufacturier.

Les produits énumérés vont des turbines hydrauliques aux pâtes alimentaires, en passant par les pailles en plastique.

Il s'agit du dernier numéro à se servir de la classification des produits industriels; i comprend des données provinciales pour 1986.

Pour commander votre exemplaire de PRODUITS LIVRÉS PAR LES FABRICANTS CANADIENS (n° 31-211 au catalogue), à raison de 60 \$ au Canada et de 72 \$ US dans les autres pays, veuillez écrire à :

Vente de publications Statistique Canada Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Vous pouvez également communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche. Pour un service plus rapide, composez sans frais le 1-800-267-6677 et servezvous de votre carte VISA ou MasterCard.











Air Carrier Operations in Canada

October – December 1990

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre - décembre 1990





Statistics Canada Statistique Canada Canadä

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre, Transportation Division, Facsimile Number (819) 953-8499

Noufoundland and Labradar

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

1.900-563-4255

Call collect 403-495-3028

Newloulidand and Labradoi	1-000-303-4233
Nova Scotia, New Brunswick	
and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served	
by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories	
(area served by	

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

NorthwesTel Inc.)

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto

Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre le publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes su imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bande magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référenc géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement d'CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction di Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou di statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports, Numéro de bélinographe (819) 953-8499

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou al centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes le provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent a l'extérieur des zones de communication locale des centre régionaux de consultation.

1-800-563-4255

Appelez à frais virés au 403-495-3028

Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick	
et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la CB.	
(territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest	

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou er écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Terre-Neuve et Labrador

(territoire desservi par la

NorthwesTel Inc.)

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto

Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada Transportation Division Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

October-December 1990

Statistique Canada

Division des transports Le centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre-décembre 1990

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada

[©] Minister of Industry, Science and Technology, 1991

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

October 1991

Price: Canada: \$24.25 per issue, \$97.00 annually

United States: US\$29.00 per issue, US\$116.00 annually

Other Countries: US\$34.00 per issue, US\$136.00 annually

Catalogue 51-002, Vol. 21, No. 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A OT6.

Octobre 1991

Prix: Canada: 24,25 \$ l'exemplaire,

97 \$ par année

États-Unis: 29 \$ US l'exemplaire,

116 \$ US par année

Autres pays: 34 \$ US l'exemplaire,

136 \$ US par année

Catalogue 51-002, vol. 21, nº 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- -- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial

1 kilometre	601 statuta mila
	.621 statute mile
1 litre	.220 gallor
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which B. Snider, T. Horricks are the Statisticians, and D. Bunting is acting Head of Production, Civil and General Aviation. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piétro is the Senior Statistician.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.



Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données er unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques Impériales

1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallor
1 kilogramme	2.205 livre:
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livre:
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et de G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Soussection des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont B. Snider, T. Horricks sont les statisticiens et D. Bunting est le chef intérimaire de la production de l'aviation civile et générale. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piétro est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.



Table of Contents

Table des matières

		Page			Page
Highlights		٧	Faits saillan	ts	٧
Introduction		vii	Introduction		vii
Special Arti	cles	viii	Études spéc	ciales	viii
SECTION 1	THE QUARTER IN REVIEW		SECTION I	REVUE DU TRIMESTRE	
Table 1.1	Ratios - Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
SECTION 2	OPERATING STATISTICS		SECTION 2	STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Table 2.1	Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Trans- porteurs aériens canadiens de niveau I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7	Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3	FINANCIAL DATA		SECTION 3	DONNÉES FINANCIÈRES	
Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Table 3.2	Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I	9	Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	EMPLOYMENT AND FUEL DATA		SECTION 4	DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III	11	Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I	12	Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

Table of Contents - Concluded

Publications Available from the Transportation

Division

Table des matières - fin

Publications disponibles à la Division des transports

32

		Page			Page
SECTI	ON 5 FARE BASIS DATA		SECTION 5	DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Table	5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14	Tableau 5.1	Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14
Table !	5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.2	Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Table \$	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.3	Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Table !	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	Tableau 5.4	Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	16
Table 5	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17	Tableau 5.5	Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Table 5	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	18	Tableau 5.6	Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	18
Notes t	to Users		Notes aux ut	ilisateurs	
Method	dology and Data Limitations	21	Méthodes et	restrictions	21
Factors	Which May Have Influenced the Data	25	Facteurs pou	uvant avoir une incidence sur les données	25
Glossa	ry	26	Glossaire		28

32

Highlights

Operating Statistics

- There was a decline in all six operating indicators (passengers, goods, passenger-kilometres, passenger tonne-kilometres, goods tonne-kilometres and hours flown) for the combined charter and scheduled services of the Canadian commercial aviation industry (Levels I-IV) from the fourth quarter 1989 to the fourth quarter 1990.
- The number of passengers and goods carried for all services declined between the last quarters of 1989 to 1990. In Levels I to III, the number of passengers declined (-2%), hours flown increased (1%) and passenger-kilometres increased (3%) indicating that trip lengths were longer in the fourth quarter of 1990 compared to the same period in 1989.
- The overall 64% fourth quarter decline in chartered goods tonne-kilometres was most notable in the Level I decline (87%) from 7 million goods tonne-kilometres in 1989 to 915 thousand goods tonne-kilometres in 1990. Charter goods tonne-kilometres in the other international area decreased 89% during this time.
- Fourth quarter 1990 charter passenger-kilometres decreased 35% (735 million) in Level I but increased 72% (212 million) in Level II and 37% (75 million) in Level III over the same quarter in 1989. This represented an increase of 119% in total domestic passenger-kilometres during this time.
- In the fourth quarter 1990, Air Canada showed an 18% (362 million) decline in charter passenger-kilometres and 82% (175 thousand) in charter goods tonne-kilometres over the corresponding quarter of 1989. Canadian Airlines International Ltd. posted a 35% (740 thousand) decline in charter goods tonne-kilometres but showed a 13% increase (373 million) in charter passenger-kilometres during the corresponding quarter.
- Carriers numbered 272 in the fourth quarter of 1990, up from 254 in the same period in 1989. The number of Level I carriers dropped from three carriers in 1989 to two carriers in 1990 when Wardair amalgamated with Canadian Airlines International Ltd.

Financial Data

The cost per litre of turbine fuel sold increased in Levels I to III (49%) in fourth quarter 1990 over fourth quarter 1989. The highest increase in the

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Les six indicateurs d'exploitation (passagers, marchandises, passagers-kilomètres, passagers tonnes-kilomètres, marchandises tonnes-kilomètres et heures de vol) ont enregistré une baisse pour les services d'affrètement et réguliers combinés de l'industrie de l'aviation commerciale canadienne (niveaux I-IV) du quatrième trimestre de 1989 au quatrième trimestre de 1990.
- Le nombre total des passagers et marchandises transportés pour tous les services a diminué pour les derniers trimestres de 1989 et 1990. Le nombre de passagers des niveaux I à III a diminué (-2%), les heures de vol ont augmenté (1%) et le nombre de passagers-kilomètres a augmenté (3%) reflétant une hausse de la distance moyenne des voyages au quatrième trimestre de 1990 par rapport au même trimestre de 1989.
- La diminution de 64% du nombre de tonnes-kilomètres de marchandises des services d'affrètement au quatrième trimestre était due principalement à la diminution de 87% enregistrée par les transporteurs de niveau I, de 7 millions de tonnes-kilomètres de marchandises en 1989 à 915 milles tonnes-kilomètres de marchandises en 1990. Le nombre de tonnes-kilomètres de marchandises des services d'affrètement dans la région autre international a diminué de 89% durant cette période.
- Le nombre de passagers-kilomètres des services d'affrètement a diminué de 35% pour le niveau I (735 millions), mais a progressé de 72% (212 millions) pour le niveau II et de 37% (75 millions) pour le niveau III au quatrième trimestre de 1990 par rapport au même trimestre de 1989. Ceci représente une augmentation de 119% du nombre total de passagers-kilomètres intérieurs pendant ce temps.
- Au cours du quatrième trimestre de 1990, Air Canada a déclaré une diminution de 18% (362 millions) du nombre de passagers-kilomètres se rapportant aux services d'affrètement et de 82% (175 milles) du nombre de tonnes-kilomètres de marchandises des services d'affrètement par rapport au même trimestre de l'année précédente. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont connu une perte de 35% (740 milles) au chapitre du nombre de tonnes-kilomètres de marchandises des services d'affrètement mais ont enregistré une hausse de 13% (373 millions) au chapitre du nombre de passagers-kilomètres au cours du même trimestre.
- Le nombre de transporteurs a atteint 272 au cours du quatrième trimestre de 1990. Au même trimestre de 1989 on en comptait 254. Le nombre de transporteurs de niveau I est passé de trois transporteurs en 1989 à deux transporteurs en 1990 suite à la fusion de Wardair et des Lignes aériennes Canadien International Ltée.

Données financières

 Le coût par litre du carburant à turbine pour les transporteurs des niveaux I à III a augmenté (49%) au quatrième trimestre de 1990 par rapport au quatrième cost per litre of turbine fuel occurred in Level I (54%), followed by Level II (35%) and Level III (17%). Level II showed decreases in the fourth quarter between 1990 and 1989 of 17% for each of turbine oil and piston oil. Fourth quarter 1990 gasoline costs per litre sold remained about the same for Level III but increased 6% for Level II over the same period in 1989.

- In the fourth quarter of 1990, Level I to III carriers showed a large operating loss (\$227 million) and net loss (\$201 million). The ratio of total operating revenue to total operating expense was 0.888 while the ratio of total operating income to total operating revenue was -0.126 during the last quarter of 1990. Operating loss (\$124 million) and net loss (\$124 million) were larger for Air Canada than for Canadian Airlines International (\$87 million and \$58 million respectively) during this period.
- Compared to a year ago, the fourth quarter 1990 total salary and wages for Levels I to III increased 11%. Level I employees had a total average salary and wage increase of 11%. Employees in Ontario (28%), Quebec (24%) and British Columbia (22%) earned almost three quarters of all Level I salaries and wages during the fourth quarter of 1990.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the fourth quarter 1990 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 17% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by nearly 7%. For the international markets, the economy fare index rose by 16%, while the discount fare index increased by 7%.
- During the fourth quarter of 1990, 64% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 58% in 1989. For the international markets, over two out of every three (71%) scheduled passengers flew on discount fares.
- Two provinces (Alberta and British Columbia and the territories) registered a decreased utilization of discount fares during the fourth quarter of 1990. Quebec and Ontario with increases of about 20 and 11 percentage points respectively, compared to the same period in 1989, posted the largest increases.
- During the fourth quarter of 1990, the average fare paid by the air passengers on all domestic citypairs amounted to \$198, up 10% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$336, an increase of 9% relative to a year earlier.

trimestre de 1989. La plus forte augmentation du coût pa litre du carburant à turbine fut enregistrée pour le transporteurs de niveau I (54%), suivi par les transporteurs de niveau II (35%) et de niveau III (17%). Les coût du carburant à turbine et de l'huile à moteur à piston or diminué de 17% chacun pour le niveau II entre le quatrièmes trimestres de 1990 et 1989. Le coût par litre d'essence au quatrième trimestre de 1990 n'a pas vari pour le niveau III mais a augmenté de 6% pour le niveau II par rapport à la même période en 1989.

- Au cours du quatrième trimestre de 1990, des perte d'exploitation (\$227 millions) et des pertes de revenu ne (\$201 millions) ont été rapportées par les transporteur des niveaux I à III. Le total des recettes d'exploitation parapport au total des dépenses d'exploitation a attein 0.888 alors que le total du revenu d'exploitation parapport au total des recettes d'exploitation a atteint -0.12 durant le dernier trimestre de 1990. La perte d'exploitation (\$124 millions) et la perte nette (\$124 millions) d'Ai Canada étaient plus fortes que les pertes des Ligne aériennes Canadien International Ltée (\$87 millions et \$50 millions respectivement) au cours de cette période.
- Par rapport à l'année précédente, le total des salaires etraitements payés par les transporteurs des niveaux l à li au quatrième trimestre de 1990 a progressé de 11%. Les employés de niveau l ont eu une augmentation moyenne totale des salaires et traitements de 11%. Les employés en Ontario (28%), au Québec (24%) et en Colombie Britannique (22%) ont gagné près des trois quarts de tous les salaires et traitements payés au niveau l pendant le quatrième trimestre de 1990.

Données sur la base tarifaire

- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs réguliers a progressé de 17% au cours du quatrième trimestre de 1990, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de près de 7%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques s'est accru de 16%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 7%.
- Au cours du quatrième trimestre de 1990, 64% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 58% en 1989. Pour les marchés internationaux, plus de deux passagers sur trois (71% des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.
- Deux provinces (l'Alberta et la Colombie-Britannique e les territoires) ont enregistré une utilisation réduite des tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1990. Le Québec et l'Ontario avec des hausses respectives d'environ 20 et 11 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à la même période en 1989.
- Au cours du quatrième trimestre de 1990, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$198, en hausse de 10% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$336, en hausse de 9% par rapport à l'année précédente.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication Air Carrier Operations in Canada and the redesigned annual publication Canadian Civil Aviation maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, Air Carrier Operations in Canada, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de. Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre Opérations des transporteurs aériens au Canada (publication trimestrielle) et Aviation civile canadienne (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment ,également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Articles

Evolution of Air Fares in Canada During the Period of Post Economic Regulatory Reform, 1988-1990

On January 1, 1988, a new economic regulatory reform for air transportation took place in Canada. With this reform, notable changes in domestic air fares were expected as a result of increases in both price competition and service competition. Did the air fares paid by the travellers in Canada match the expectations? What has been the evolution of air fares in the 10 most heavily-travelled cities during the period of post economic regulatory reform? These questions will be assessed with the help of the fare basis data.

During the period of post economic regulatory reform in the Canadian air transport industry, the use of discount fares has been widespread. Since 1988, over 60%1 of the passengers carried on major domestic scheduled services have travelled on a discounted ticket, with the years 1988 and 1990 being the key years. Discount passengers accounted for nearly 64% of total air travel during these two years.

In 1988, the peak coincided with Wardair's entry into the scheduled domestic market and their pricing policy. The intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and Wardair for market share stimulated the amount of discounting in 1988. CAIL with its restructured schedule, and Wardair, with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in an attempt to acquire a larger share of the domestic passenger traffic. This competition was especially evident in the large number of discount fares offered on the long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver. Ottawa-Vancouver and Toronto-Vancouver.

In 1990, the peak in discount passenger traffic can be attributed to two principal factors. Firstly, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers. Secondly, the fare wars between the major carriers, the carrier Air Ontario (a regional affiliate for Air Canada), the carrier Canadian Partner (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.) and the independent carriers Intair and City Express in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales.

Étude spéciales

Évolution des tarifs aériens au Canada au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique, 1988-1990

Depuis le 1er janvier 1988, une nouvelle réforme de la réglementation économique du transport aérien a été introduite au Canada. Avec cette réforme, des changements importants dans les tarifs aériens au Canada étaient anticipés suite à une amélioration de la situation concurrentielle à la fois au niveau des prix et des services. Les tarifs aériens payés par les voyageurs au Canada ont-ils coïncidé avec les attentes? Quelle a été l'évolution des tarifs aériens dans les 10 villes les plus achalandées au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique? Ces questions seront évaluées à l'aide de données sur la base tarifaire.

Au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique dans l'industrie canadienne du transport aérien, l'utilisation des tarifs réduits s'est accrue. Depuis 1988, plus de 60%¹ des passagers des principaux services aériens réguliers intérieurs ont voyagé à prix réduit, les années 1988 et 1990 étant les années de pointe. Les passagers voyageant à prix réduit ont représenté près de 64% du total des voyages aériens au cours de ces deux années.

En 1988, le sommet a coïncidé avec l'arrivée de la compagnie Wardair sur le marché des services réguliers intérieurs et avec sa politique de fixation des prix. La forte concurrence entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) et Wardair sur le marché a eu pour effet d'accroître l'offre de tarifs réduits en 1988. LACI (avec un nouvel horaire) et Wardair (avec un nouvel horaire pour les services interurbains à haute densité) ont eu recours à l'offre de tarifs réduits pour se faire concurrence et faire concurrence à Air Canada afin d'acquérir une plus large part du marché des services intérieurs de transport de passagers. La concurrence au niveau des tarifs réduits a été surtout observée au niveau des services transcontinentaux de longue distance tels que Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver.

En 1990, le sommet dans le trafic des passagers voyageant à prix réduit peut être attribué à deux principaux facteurs. Premièrement, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement. Deuxièmement, les guerres tarifaires entre les principaux transporteurs, le transporteur Air Ontario (un affilié régional pour Air Canada), le transporteur Canadian Partner (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) et les transporteurs indépendants Intair et City Express dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal, ont entraîné une augmentation des soldes de places.

¹ The estimates presented in this study relate to the domestic scheduled operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. For the years 1983 to 1986, the following carriers were included: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines. For the years 1987 to 1989, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair were included, while in 1990, only Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. were included.

¹ Les estimations présentées dans cette étude portent sur les services intérieurs réguliers (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau l. Pour les années 1983 à 1986, les transporteurs suivants étaient inclus: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines. Pour les années 1987 à 1989, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair étaient inclus, alors qu'en 1990, seulement Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée étaient inclus.

Although more discounting prevailed during the period of post economic regulatory reform than during the era of regulation, one should not necessarily conclude that everyone paid cheaper fares.

Indeed, as can be seen in Figure 1, the average of all fares paid by the passengers on all city-pairs in the deregulated southern sector continued to creep upwards between 1988 (except for the third quarter) and 1990. During these three years, the average of all fares rose 1.7%, 16.8% and 8.9% over the previous year to reach \$149, \$174 and \$189, respectively.

Figure 1

Average Domestic Fares, by Sector, by Fare Type Group, 1983-1990

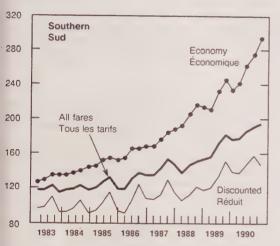
Bien que plus de passagers aient bénéficié de tarifs réduits au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique qu'au cours de l'ère de la réglementation, on ne doit pas nécessairement conclure que chaque passager a payé des tarifs moins chers.

En effet, comme on peut le constater à la figure 1, le tarif moyen (tous les types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans le secteur déréglementé du sud a continué de se redresser entre 1989 (à l'exception du troisième trimestre) et 1990. Au cours de ces trois années, le tarif moyen (tous types de tarifs) a augmenté de 1.7%, 16.8% et 8.9% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$149, \$174 et \$189, respectivement.

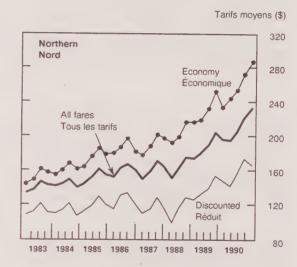
Figure 1

Tarifs moyens intérieurs, selon le secteur, selon le groupe tarifaire, 1983-1990

Average fares (\$)



In 1988 and 1990, the most notable source of the price increases was due to buoyant economy fares2, which jumped sharply (15.7% and 15.4%), to average \$209 and \$269, respectively. In 1989, the price increase was most notable in discount fares, which rose by 19.2%, to average \$138. As shown in Figure 1, the impact of the economic regulatory reform on economy fares seems evident. Between 1988 and 1990, in nine of the 12 quarters, economy fares rose faster in the southern sector than in the northern sector, where services are still regulated. It is worthwhile to note that, in 1988, for the first year since 1983, the average economy fare in the deregulated sector was higher than in the regulated sector.



En 1988 et 1990, la poussée des tarifs économiques² a expliqué la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (15.7% et 15.4%), pour s'établir à \$209 et \$269, respectivement. En 1989, la hausse des tarifs la plus importante fut observée dans les tarifs réduits, lesquels ont augmenté de 19.2%, pour s'établir à \$138. Comme le montre la figure 1, l'incidence de la réforme de la réglementation économique sur les tarifs de la classe économique semble évidente. Entre 1988 et 1990, dans neuf des 12 trimestres, les tarifs de la classe économique se sont accrus plus rapidement dans le secteur sud que dans le secteur nord, où les services sont encore réglementés. Il vaut la peine de souligner qu'en 1988, pour la première fois depuis 1983, le tarif économique moyen dans le secteur déréglementé était plus élevé que dans le secteur réglementé.

Includes business class fares.

Comprend la classe affaires.

If economy fares have increased much more rapidly during the period 1988-1990 than in the era of regulation, the discount fares have not followed the same upward trend during the first year of deregulation in Canada. Indeed, in 1988, the discount fare levels were lower than the 1987 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they dropped by 0.7%, while they retreated by 1.6% in the deregulated zone. In 1989 and 1990, however, the discount fares in the North and South experienced significant increases.

The substantial increases in Canadian air fares in 1989 and 1990 can be attributed to several factors.

It appears that, in 1989, the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year. Some of the pressures that produced the 'fare wars' of 1988 were removed when Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike. Price competition also appears to have been affected by PWA Corporation's takeover of Wardair. There was a realignment of Wardair's lower price structure with CAIL resulting in increases in economy and business class fares. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. also increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft.

In 1990, the price increases were largely driven by escalating fuel prices and pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs.

During the first year of deregulation in Canada, the degree of discounting offered on economy fares³ in the southern zone averaged about 44%, up from the 1987 level of 35% (see Figure 2). In 1983, the discount off the economy fare averaged about 24%.

In 1989, not only did most air fares in Canada increase substantially, the major airlines reduced the degree of discounting they offered on economy fares by 3.8 percentage points in the South. A year later, the passengers travelling in the deregulated sector were granted a discount of 44%.

As can be seen in Text Table I, between the fourth quarters of 1988 and 1990, there was an upward growth in the average domestic fares paid by the passengers in all major cities, for both short-haul and long-haul trips. During this period, the gains ranged from 5.4% in Montréal to 34.4% in Winnipeg for short-haul trips (less than 800 kilometres) and from 17.7% in Halifax to 35.3% in Montréal for long-haul trips (800 kilometres or more). During the four year period, between the fourth quarters of 1983 and 1987, Ottawa (22.9%) and Vancouver (31.7%) had experienced the largest increases in average fares for short-haul and long-haul trips, respectively.

Si les tarifs économiques ont augmenté beaucoup plus rapidement au cours de la période 1988-1990 que dans l'ère de réglementation, les tarifs réduits n'ont pas suivi le même schéma de croissance au cours de la première année de la déréglementation. En effet, en 1988, les niveaux des tarifs réduits étaient inférieurs aux niveaux de 1987 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont reculé de 0.7%, alors qu'ils se sont repliés de 1.6% dans la zone déréglementée. En 1989 et 1990, cependant, les tarifs réduits dans le Nord et le Sud ont enregistré des hausses importantes.

Les fortes augmentations dans les tarifs aériens canadiens en 1989 et 1990 peuvent être attribuées à plusieurs facteurs.

Il semble qu'en 1989, les principales compagnies aériennes aient voulu se remettre de la concurrence coûteuse de l'année précédente. Certaines des pressions résultant des 'querres tarifaires' de 1988 ont été supprimées lorsque la compagnie Air Canada a repris la part du marché qu'elle avait perdue pendant la grève en décembre 1987. L'acquisition de Wardair par la Société PWA a également influé sur la concurrence des prix. La structure des tarifs réduits de Wardair a été réalignée en fonction de celle de LACI, ce qui a entraîné une augmentation des tarifs de la classe économique et de la classe d'affaires. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont également haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils.

En 1990, les augmentations de prix ont été causées en grande partie par l'augmentation des prix du carburant et par les besoins financiers pressants de programmes de renouvellement des flottes qui se chiffrent par milliards de dollars.

Au cours de la première année de la déréglementation au Canada, le niveau de rabais offert sur le tarif économique³ dans la zone du Sud était en moyenne d'environ 44%, en hausse par rapport au niveau de 35% enregistré en 1987 (voir figure 2). En 1983, le rabais par rapport au tarif économique a atteint en moyenne 24%.

En 1989, non seulement la plupart des tarifs aériens au Canada ont-ils augmenté considérablement, mais les principales compagnies aériennes ont réduit le niveau de rabais sur le tarif économique de 3.8 points de pourcentage dans le Sud. Une année plus tard, les passagers voyageant dans le secteur déréglementé ont reçu un rabais de 44%.

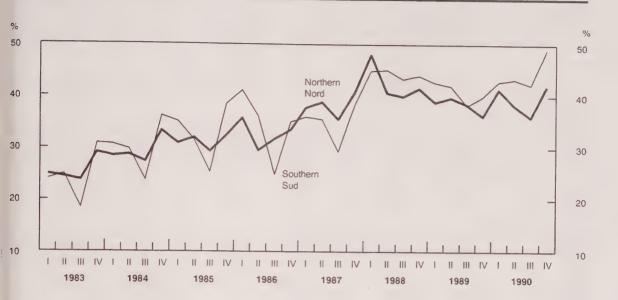
Comme on peut le constater au tableau explicatif I, entre les quatrièmes trimestres de 1988 et 1990, les tarifs moyens intérieurs payés par les passagers ont enregistré une hausse dans toutes les villes principales, à la fois pour les liaisons de courte et de longue distances. Durant cette période, les gains ont oscillé entre 5.0% à Montréal et 34.4% à Winnipeg pour les vols court-courriers (moins de 800 kilomètres) et entre 17.7% à Halifax et 35.3% à Montréal pour les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus). Au cours de la période de quatre ans, entre les quatrièmes trimestres de 1983 et 1987, Ottawa (22.9%) et Vancouver (31.7%) avaient connu les plus fortes hausses dans les tarifs moyens pour les vols court-courriers et long-courriers, respectivement.

³ Includes business class fares.

³ Comprend la classe affaires.

Discount Off the Economy Fare, by Sector, 1983-1990

Rabais par rapport au tarif économique, selon le secteur, 1983-1990



Between 1988 and 1990, for most of the major cities, for both short-haul and long-haul trips, the price increase was most notable in economy and business class, which combined rose by 36.3%, to average \$300 in 1990. At the city level, Winnipeg (33.2%) and Regina (29.4%) posted the largest increases for short-haul trips. For long-haul trips, the average economy and business class fares also rose in the top ten cities, with gains ranging from 26.5% in Vancouver to 39.3% in Montréal. During the period, the discount fares increased on average by 23.0%.

An examination of the 25 most heavily-travelled long-haul routes (only routes with cities of enplanement encompassed in the top 10 cities were considered) showed that the average of all fares rose in all 25 routes during the fourth quarter of 1990 compared to the same quarter in 1988 and 1989. The discount fares decreased in two of these routes in the fourth quarter of 1990 over the same period in 1989.

During the fourth quarter of 1990, on the most popular long-haul routes, the lowest discounts ranged between 41.9% and 60.8% of the regular economy fares⁴.

Entre 1988 et 1990, pour la plupart des villes principales, à la fois pour les voyages de courte et de longue distances, la hausse des tarifs la plus importante fut observée au niveau des tarifs des classes économique et d'affaires, lesquels ont augmenté conjointement de 36.3%, pour s'établir à \$300 en 1990. Au niveau des villes, Winnipeg (33.2%) et Regina (29.4%) ont enregistré les plus fortes hausses pour les vols court-courriers. Pour les vols long-courriers, les tarifs des classes économique et d'affaires ont également augmenté dans les 10 principales villes, avec des gains oscillant entre 26.5% à Vancouver et 39.3% à Montréal. Au cours de cette période, les tarifs réduits ont augmenté de 23.0% en moyenne.

Un examen des 25 liaisons de longue distance les plus achalandées (seulement les liaisons avec les villes d'embarquement comprises dans les 10 principales villes furent considérées) révèle que le tarif moyen (tous les types de tarifs) s'est accru dans les 25 liaisons au cours du quatrième trimestre de 1990 par rapport au même trimestre en 1988 et 1989. Les tarifs réduits ont diminué sur deux de ces liaisons au quatrième trimestre de 1990 par rapport à la même période en 1989.

Au cours du quatrième trimestre de 1990, sur les liaisons de longue distance les plus en demande, les rabais les plus importants ont varié entre 41.9% et 60.8% par rapport aux tarifs économiques⁴.

Includes business class fares.

⁴ Comprend la classe affaires.

Text Table I.

Tableau explicatif I.

All

1987

Economy

Average Domestic Fares, by City, by Fare Type Group - Fourth Quarter 1983, 1987-1990

All

1983

Dis-

Economy

Tarifs moyens intérieurs, selon la ville et le groupe tarifaire - Quatrième trimestre 1983, 1987-1990

Dis-

1988

Economy

Dis-

City of enplanement	fares	fare ³	counted fare	fares	fare ³	counted fare	fares	fare ³	counted
Ville d'embarquement	Tous les tarifs	Tarif écono- mique ³	Tarif réduit	Tous les tarifs	Tarif écono- mique ³	Tarif réduit	Tous les tarifs	Tarif écono- mique ³	Tarii réduit
Short-Haul (< 800 km) -					\$				-
Court-courrier (< 800 km									
Calgary	78.0	86.5	67.2	91.5	108.4	73.8	101.1	123.4	83.1
Edmonton ¹	68.3	71.7	58.3	78.1	84.6	58.4	82.6	93.1	60.1
Halifax Montréal ²	65.7	76.0	48.1	73.4	97.7	55.2	79.7	112.1	61.2
Ottawa	86.0	101.1	63.5	104.9	128.8	76.9	108.8	143.7	85.7
Regina	77.4 95.6	89.0	54.1	95.1	115.7	67.3	96.7	125.6	72.5
Saskatoon	94.3	117.5 115.8	66.9 69.1	108.7 105.3	144.8	76.8	115.8	149.5	86.5
Toronto	85.2	99.7	60.7	105.3	141.2	74.1	112.6	153.8	81.0
Vancouver	83.8	103.3	64.8	100.9	126.0 145.0	75.7	107.0	138.4	83.7
Winnipeg	99.8	118.8	72.5	117.0	150.7	80.3	110.6	157.0	91.3
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)		110.0	72.5	117.0	150.7	76.2	123.7	162.1	84.2
Calgary	181,0	269.0	125.3	230.9	339.1	167.1	219.0	374.2	153.1
Edmonton ¹	153.7	217.4	111.1	181.1	263.1	135.3	180.2	279.0	135.6
Halifax	121.2	152.0	92.0	143.2	193.4	109.4	156.2	222.3	117.8
Montréal ²	165.9	223.6	121.6	199.0	275.0	145.1	212.4	321.7	149.9
Ottawa	181.6	234.1	118.8	221.7	308.2	156.8	221.6	329.6	153.2
Regina	146.7	219.0	112.7	179.3	285.4	137.8	181.3	302.7	134.6
Saskatoon	147.2	228.2	113.7	168.4	265.1	136.1	174.1	290.0	134.7
Toronto	169.4	249.8	123.8	214.7	311.3	160.8	206.8	341.4	152.6
Vancouver	171.5	258.4	126.7	225.8	339.5	165.8	231.3	375.2	169.1
Winnipeg	141.4	201.3	104.2	169.3	245.7	127.2	169.0	270.7	122.5
			1989				199	0	
	All	E	conomy		Dis-	All	Econor	ny	Dis-
	fares		fare ³	coun f	are	fares	†a	re3	counted fare
	Tous		Tarif	т	arif .	Tous	Та	rif	Tarif
	les		écono-		luit	les	écon		réduit
	tarifs		mique ³			tarifs	miq		reduit
Short-Haul (< 800 km) -					\$				
Court-courrier (< 800 km)									
Calgary	111.5		133.8			24.9	151		102.0
Edmonton ¹ Halifax	87.5		95.4			98.2	107	.0	72.4
Montréal ²	68.8 123.2		98.2		2.5	X		X	×
Ottawa	106.5		155.4 131.5			14.2	184		95.5
Regina	123.9		164.5			10.6	152		85.9
Saskatoon	122.9		164.3			40.8 36.9	193		96.0
Toronto	120.1		149.0			14.7	193		91.8
Vancouver	121.8		170.4			42.8	172		94.4
Winnipeg	139.3		177.5			66.3	199 215		109.2 102.1
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)				Ü		00.5	213	.5	102.1
Calgary	260.6		408.0	18	9.5 2	95.1	485	.1	205.8
Edmonton ¹	207.1		305.0	15		31.9	363		170.1
Halifax	165.3		233.6	129		83.9	278		138.7
Montréal ²	248.7		362.8	179		87.4	448		205.2
Ottawa	250.7		358.9	. 180	0.0	79.6	427		202.0
						26.9	396		171.5
Regina	213.4		334.2	173			390	./	17 1.0
Saskatoon	213.4 202.8		325.2	16	1.1 2	17.2	390	.1	161.6
Saskatoon Toronto	213.4 202.8 238.9		325.2 '' 373.0	16 18	1.1 2 1.3 2	17.2 63.2	390 445	.1 .5	
Saskatoon	213.4 202.8		325.2	16	1.1 2 1.3 2 4.5 2	17.2	390	.1 .5 .7	161.6

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton. Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux). Includes business class. – Comprend la classe affaires.

Also, on these routes, between 57.0% and 71.9% of passengers travelled on discount fares. For shorthaul trips, the Toronto-Ottawa-Montréal corridor experienced a significant increase, the proportion of passengers using discount fares going from 46.2% in the fourth quarter of 1989 to 69.4% in the fourth quarter of 1990. During the same quarter in 1988, the proportion had reached 53.6%. The high percentage of discount traffic in 1990 reflects the presence of additional carriers and more intense fare competition.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Fourth Quarter, 1990

Text Table II below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. affiliate networks and families. The families are comprised of the two major carriers and their respective affiliates.

Text Table II.

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the two Major Canadian Air Carriers – Fourth Quarter, 1990 Également, sur ces liaisons, entre 57.0% et 71.9% des passagers ont profité des tarifs réduits. Pour les vols court-courriers, le couloir Toronto-Ottawa-Montréal a enregistré une hausse considérable, la proportion des passagers voyageant à tarif réduit étant passée de 46.2% au quatrième trimestre de 1989 à 69.4% au quatrième trimestre de 1990. Au cours du même trimestre en 1988, la proportion avait atteint 53.6%. Le fort pourcentage des voyages à tarif réduit découle de la présence de nouveaux transporteurs et d'une intense concurrence tarifaire.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et marché des services réguliers – Quatrième trimestre, 1990

Le tableau explicatif II ci-desssous présente les opérations des réseaux des transporteurs affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée, ainsi que les opérations des groupes, lesquels incluent les principaux transporteurs ainsi que leurs transporteurs affiliés.

Tableau explicatif II.

Opérations des services réguliers des réseaux d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens – Quatrième trimestre, 1990

		Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
		Affiliés d'Air Canada	Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers - Passagers		982 249	633 815	3 839 742	2 529 373
Percentage change – Variation en pourcentage	%	16.4	·14.0	-5.2	2.4
Market Share ~ Part du marché	%	14.3	9.2	55.9	36.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	413 296	256 917	5 592 972	4 884 623
Percentage change – Variation en pourcentage	%	18.2	-17.4	-2.6	18.6
Market Share - Part du marché	%	3.8	2.3	52.0	45.4
assenger revenue - Recettes-passagers	\$'000	118 590	70 613	721 339	555 033
Percentage change – Variation en pourcentage	%	34.9	-12.0	7.3	20.2
tours Flown - Heures de vol		52 789	40 031	137 295	111 846
Percentage change – Variation en pourcentage	%	20.3	-24.8	5.2	-3.2
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.29	0.27	0.13	0.11

The Air Canada affiliate network consists of Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a division of Soundair) and NWT Air. The Canadian affiliate network includes Air Atlantic, Calm Air, Canadian Partner and Time Air.

Le réseau de transporteurs affiliés d'Air Canada est constitué de: Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (une division de la société Soundair) et NWT Air. Le réseau de transporteurs affiliés de Canadien se compose de: Air Atlantic, Calm Air, Canadian Partner et Time Air The market shares of the two families were 92.7% of passengers enplaned and 97.4% of passenger-kilometres. In the year since the fourth quarter of 1989, these market shares have increased from 91.7% passengers enplaned and 89.2% passenger-kilometres. From the third quarter of 1990 to the fourth quarter, there were slight reductions in market shares of 1.1 percentage points for passengers enplaned and 0.2 percentage point for passenger-kilometres.

The passenger market share attributable to the CAIL family in the fourth quarter of 1990 was 36.8%. This market share rose by 2.1 percentage points from a market share of 34.7% in the fourth quarter of 1989. Although this appeared to be a large increase. CAIL still requires large market share gains to attain the same market share as Air Canada. The Air Canada family's market share of 55.9% in the fall of 1990 declined 1.1 percentage points from the fourth guarter of 1989. The market shares of passengers for the two Level I carriers were 26.1% for CAIL and 37.2% for Air Canada in the fourth quarter of 1990. CAIL showed signs of gaining market share as their market share in passengers rose by 3.4 percentage points while Air Canada's passenger market share dropped 2.9 percentage points from the fourth quarter of 1989. Part of CAIL's increase in market share of passengers was the result of acquiring Wardair.

In the fourth quarter of 1990, there was a 2.4% increase in passengers enplaned and 18.6% increase in passenger-kilometres of the CAIL family. CAIL itself had a 9.7% increase in passengers enplaned, from the fourth quarter of 1989 to 1990 while Air Canada showed a corresponding decrease of 11.4%. The Air Canada family had a 5.2% decrease in passengers enplaned and a 2.6% decrease in passenger-kilometres during the same 1990 quarter.

Les parts du marché des deux groupes étaient de 92.7% des passagers embarqués et de 97.4% des passagers kilomètres. Au cours de l'année, depuis le début du quatrième trimestre de 1989, les parts du marché du nombre de passagers embarqués ont augmenté de 91.7% et celles du nombre de passagers-kilomètres, de 89.2%. Du troisième trimestre au quatrième trimestre de 1990, des faibles baisses furent observées dans les parts du marché; 1.1 point de pourcentage des passagers embarqués et 0.2 point de pourcentage des passagers-kilomètres.

La part du marché des passagers embarqués au quatrième trimestre de 1990 était de 36.8% pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Cette part du marché a augmenté de 2.1 points de pourcentage de la part du marché de 34.7% au quatrième trimestre de 1989. Bien que cette augmentation semblait importante, Canadien nécessitai toutefois des gains encore plus forts des parts du marché pour atteindre le niveau d'Air Canada. La part du marché (55.9%) du groupe d'Air Canada à l'automne de 1990 a diminué de 1.1 point de pourcentage comparativement au quatrième trimestre de 1989. Les parts du marché des passagers embarqués pour les deux transporteurs de niveau étaient de 26.1% pour Canadien et 37.2% pour Air Canada au quatrième trimestre de 1990. Canadien a signalé un gain de la part du marché étant donné que sa part du marché des passagers embarqués a augmenté de 3.4 points de pourcentage tandis que la part d'Air Canada a diminué de 2.9 points de pourcentage comparativement au quatrième trimestre de 1989. Une partie de l'augmentation de Canadier a résulté de leur achat de Wardair.

Au cours du quatrième trimestre de 1990, le nombre de passagers embarqués a augmenté de 2.4% et le nombre de passagers-kilomètres de 18.6% pour le groupe de Canadien. Canadien lui-même fut le principal transporteur à contribuer à cette hausse, avec une augmentation de 9.7% des passagers embarqués, du quatrième trimestre de 1989 à 1990. Pour sa part, Air Canada a enregistré une diminution de 11.4%. Le groupe d'Air Canada a enregistré une diminution de 5.2% du nombre de passagers embarqués et de 2.6% du nombre de passagers-kilomètres au cours du même trimestre de 1990.

Section 1 THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

Ratios - Canadian Air Carriers, Level I,
October-December 1990

Section 1 REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1990

	_	Total ¹						
			1989		1990		Change Variation	
							%	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$		0.102		0.111		8.8	
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réquliers	\$		0.005					
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services	Þ		0.365		0.378		3.6	
réguliers et d'affrètement	\$		0.808		0.882		9.2	
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$		32 562	1	33 839		3.9	
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploi- tation par rapport au total des dépenses								
d'exploitation	% _		93.31		86.60			
	_	Air Canada			Canadi»n			
				Change			Change	
		1989	1990	Variation	1989	1990	Variation	
	_			%			%	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.108	0.116	7.4	0.100	0.105	5.0	
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-							0.0	
kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.376	0.375	-0.3	0.365	0.383	4.9	
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.847	0.889	5.0	0.821	0.872	6.2	
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	31 424	34 179	8.8	32 306	33 414	3.4	
Fotal operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploi-								
tation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	94.79	86.03		94.12	87.33		

¹⁹⁸⁹ total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. - Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadien et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
October-December 1990

Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis, Octobre-décembre 1990

		1989	1990	Change Variation
Population of Canada - Population du Canada	'000	26 260 7	06.740.6	%
Employed labour force (s.a.) - Population active	000	26 369.7	26 743.6	1.4
occupée (dés.)	'000	12 559	12 493	-0.5
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	448 940	468 332	4.3
Per capita disposable income ¹ – Revenu disponible par habitant ¹	\$	17 024.8	17 511.9	2.9
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	3	162.0	
- International travel - Voyages internationaux	\$	83.4	**	
Average spending per trip (including fares) ⁴ - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
Domestic travel – Voyages intérieurs International travel – Voyages internationaux	\$ \$	3	665.0	
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)	·	1003.1		
 Domestic travel – Voyages intérieurs International travel – Voyages internationaux 	\$ \$	179.2 308.4	197.9 335.8	10.4 8.9
Consumer Price Index - Indice des prix à la				
consommation - All items - Ensemble	1986 = 100	1150	101.0	4.0
- Transportation - Transports		115.9 113.3	121.6 121.1	4.9 6.9
- Public transportation - Transport public		104.6	119.3	14.1
ravel price index - Indice des prix des				
voyages	1986 = 100	111.2	122.0	9.7
vir fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de				
niveau I)	1986 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs	•	125.7	140.8	12.0
International travel - Voyages internationaux		100.8	111.5	10.6
ndex of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1000 - 100			
- All industries - Toutes les industries	1986 = 100	114.3	112.0	-2.0
Transport industry – Industrie du transport				
- Air transportation - Transport aérien		110.7 118.8	106.5 112.8	-3.8 -5.1
ir transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie		110.0	112.0	-5.1
du transport	%	17.5	17.2	

⁽s.a.) - seasonally adjusted. - (dés.) - désaisonnalisé.

Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

Source: Canadian Statistical Review and Bank of Canada. - Revue statistique du Canada et Banque du Canada.

Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.
This figure is not available for the year 1989, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period October-December 1988, the per capita trip spending totalled \$106 and the average spending per trip, \$575. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1989, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période octobre-décembre 1988, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$106 et les dépenses moyennes par voyage, \$575.

Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. ~ For overseas trips, includes other modes of transportation. ~ Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Section 2 OPERATING STATISTICS

Table 2.1 Operating Statistics - Canadian Air Carriers, October-December 1990

Section 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Octobre-décembre 1990

			Levels I-III			Levels I-IV	
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV			
		1989	1990	Change	1989	1990	Change Variation
		'000	'000	%	,000	'000	%
All services - Tous les services							
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		84	95	13.1	254	272	7.1
Passengers - Passagers		8 093	7 929	-2.0	8 420	8 043	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	155 142	150 796	-2.8	169 431	156 588	-4.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	3		14 343 744	2.9		14 383 357	-7.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers.				2.3	14 333 132	14 303 337	-1.0
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 393 348	1 434 374	2.9	1 453 513	1 438 336	-1.0
		419 066	437 219	4.3	461 145	439 615	-4.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		1 812 414	1 871 594	3.3	1 014 650	4 077 054	
Hours flown - Heures de vol		364	368	0.9	1 914 658	1 877 951	-1.9
1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1		304	300	0.9	490	468	-4.4
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		6 979	6 826	-2.2	7 118	6 868	0.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	129 391	127 908	-1.1	129 774	128 120	-3.5
assenger-kilometres - Passagers-kilomètres	9	11 021 545		-2.6		10 743 610	-1.3
assenger tonne-kilometres - Passagers,		11 021 040	10 754 540	-2.0	11 059 763	10 743 610	-2.9
tonnes-kilomètres		1 102 155	1 073 454	-2.6	1 105 978	1 074 361	-2.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		000 404	447.004				
otal tonne-kilometres – Total des tonnes-		398 431	417 024	4.7	398 528	417 083	4.7
kilomètres – Total des tonnes-		1 500 586	1 490 478	-0.7	1 504 507	1 491 444	-0.9
lours flown - Heures de vol		292	298	1.9	304	307	0.8
		-02	230	1.3	304	307	0.0
Charter services - Services d'affrètement							
assengers - Passagers		1 114	1 104	-0.9	1 302	1 175	-9.7
ioods carried - Marchandises transportées	kg	25 751	22 888	-11.1	39 656	28 468	-28.2
assenger-kilometres - Passagers-kilomètres	9	2 911 939	3 609 204	23.9	3 475 349	3 639 747	4.7
assenger tonne-kilometres - Passagers,			0 000 =0.	20.0	0 470 040	0 003 747	7.1
tonnes-kilomètres oods tonne-kilometres - Marchandises,		291 194	360 920	23.9	347 535	363 975	4.7
tonnes-kilomètres		20 635	20 195	-2.1	62 617	22 531	-64.0
otal tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		311 829	381 115	22.2	410 152	386 506	-5.8
ours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe ours flown: helicopters - Heures de vol:		71	69	-2.8	121	116	-3.9
hélicoptères				-41.6	65	45	-30.0
ours flown: total - Heures de vol: total		72	70	-3.0	185	161	-13.0

Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1990

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV,

Octobre-décembre 1990

		Dome	estic	Transl	Transborder		Other international	
		Intéri	ieur	Transfro	ontalier	Autre inte	ernational	
		1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	
		'000	%	'000	%	'000	%	
All services - Tous les services								
Passengers - Passagers		5 496	-2.4	1 402	-8.9	1 145	-8.4	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	98 047	-7.2	15 173	-0.7	43 368	-10.5	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 507 616	-0.5	2 399 132	-12.3	6 476 609	3.4	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilometres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		550 762	-0.5	239 913	-12.3	647 661	3.4	
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		133 983	-1.9	35 314	-8.4	270 318	-5.5	
kilomètres		684 744	-0.8	275 228	-11.8	917 979	0.6	
Hours flown - Heures de vol		364	-2.9	54	4.4	50	-21.1	
Scheduled services - Services réguliers								
Passengers - Passagers		5 213	-3.4	954	-1.9	701	-6.7	
Goods carried - Marchandises transportées	kg	75 969	-6.9	10 997	3.0	41 154	9.6	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 138 032	-4.2	1 379 449	3.7	4 226 129	-3.1	
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		513 803	-4.2	137 945	3.7	422 613	-3.1	
tonnes-kilomètres		120 241	-3.0	31 188	6.0	265 654	8.4	
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		634 044	-4.0	169 133	4.1	688 267	1.0	
Hours flown - Heures de vol		235	0.9	38	8.7	35	-7.1	
Charter services - Services d'affrètement								
Passengers - Passagers		283	20.0	448	-21.0	444	-10.9	
Goods carried - Marchandises transportées .	kg	22 078	-8.5	4 177	-9.2	2 214	-79.7	
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		369 584	118.5	1 019 683	-27.4	2 250 480	18.3	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		36 958	118.5	101 968	-27.4	225 048	18.3	
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		13 741	8.9	4 126	-54.9	4 664	-88.6	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		50 700	71.7	106 094	-29.1	229 712	-0.6	
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: voilure fixe Hours flown: helicopters - Heures de vol:		88	-1.3	16	-4.1	12	-19.5	
hélicoptères Hours flown: total – Heures de vol: total		42 130	-21.6 -9.0	- 16	-4.1	3 ⁻ 15		

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1990

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1990

			Total ¹	
		1989	1990	Change
		1909	1990	Variation
		'000	'000	%
All services - Tous les services				
Passengers - Passagers		5 631	5 078	-9.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	116 756	111 805	-4.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		11 320 491	10 542 013	-6.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers,			10 342 013	-0.9
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilomètres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 132 049	1 054 201	-6.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		398 031	407 733	2.4
Hours flown - Heures de vol		1 530 080	1 461 935	-4.5
Hours nown — Heures de Voi		. 172	165	-4.3
Scheduled services - Services réguliers				
Passengers - Passagers		5.004		
Goods carried - Marchandises transportées	ka	5 201	4 753	-8.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	kg	115 254	111 523	-3.2
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		10 191 770 15 794 972	9 807 382	-3.8
Passenger load factor - Coefficient de		15 /94 9/2	15 330 278	-2.9
remplissage, passagers	%	64.53	63.97	
Passenger tonne-kilometres - Passagers,			33.37	***
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		1 019 177	980 738	-3.8
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		391 156	406 818	4.0
kilomètres – Total des tonnes-		1 410 333	4 007 550	
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres		1 410 333	1 387 556	-1.6
disponibles		2 346 537	2 329 794	-0.7
Weight load factor - Coefficient de		20.000	2 023 734	-0.7
chargement	%	60.10	59.56	
Hours flown - Heures de vol		161	156	-2.8
Charter services - Services d'affirètement				
Charter services - Services d'affrètement Passengers - Passagers				
Goods carried - Marchandises transportées	l	430	325	-24.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	kg	1 502	283	-81.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers,		1 128 722	734 632	-34.9
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres – Marchandises,		112 872	73 463	-34.9
tonnes-kilomètres		6 875	915	-86.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-				
kilomètres		119 747	74 379	-37.9
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		4.4		
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		11	8	-26.2
Hours flown: total - Heures de vol: total		11	8	-26.2

¹⁹⁸⁹ total figures include air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. - Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadien et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1990 - Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1990 - fin

		Air Canada			Canadi»n		
	-	1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services							
Passengers - Passagers		3 376	2 992	-11.4	1 901	2 086	9.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	72 992	72 580	-0.6	38 734	39 225	1.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 837 352	5 541 231	-5.1	4 137 618	5 000 782	20.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		583 735	554 123	-5.1	413 762	500 078	20.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		238 005	253 260	6.4	132 980	154 474	16.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-		200 000	200 200	0	.02 000		10.2
kilomètres		821 740	807 383	-1.7	546 742	654 552	19.7
Hours flown - Heures de vol		90	87	-2.9	68	78	14.3
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		3 211	2 857	-11.0	1 732	1 896	9.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg	72 811	72 541	-0.4	38 203	38 982	2.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	9	5 397 264	5 179 676	-4.0	3 806 128	4 627 706	21.6
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		8 178 130	7 845 750	-4.1	5 949 468	7 484 528	25.8
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	66.00	66.02		63.97	61.83	
Passenger tonne-kilometres - Passagers,							
tonnes-kilomètres Goods tonne-kilometres - Marchandises,		539 726	517 968	-4.0	380 613	462 771	21.6
tonnes-kilomètres Total tonne-kilometres – Total des tonnes-		237 059	253 084	6.8	131 838	153 734	16.6
kilomètres Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres		776 785	771 052	-0.7	512 451	616 504	20.3
disponibles		1 289 499	1 247 108	-3.3	870 821	1 082 686	24.3
Weight load factor - Coefficient de chargement	%	60.24	61.83		58.85	56.94	
Hours flown - Heures de vol	/6	87	85	-2.5	62	72	15.2
1,00,00 00 10		0,	00	4.0	02	, _	10.2
Charter services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		165	135	-18.2	169	190	12.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	181	39	-78.3	531	243	-54.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		440 088	361 555	-17.8	331 490	373 076	12.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		44 009	36 156	-17.8	33 149	37 308	12.5
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		946	175	-81.5	1 142	740	-35.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres		44 955	36 331	-19.2	34 291	38 048	11.0
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à					J. 20.		
voilure fixe Hours flown: helicopters – Heures de vol:		' 3	3	-15.0	5	6	4.0
hélicoptères		-					
Hours flown: total - Heures de vol: total		3	3	-15.0	5	6	4.0

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1990

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Octobre-décembre 1990

	1989	1990	Change Variation	
	No Nbre	No Nbre	%	
umber of carriers - Nombre de transporteurs	50	62	24.0	
omestic - Intérieur				
Newfoundland - Terre-Neuve	3 198	2 821	-11.8	
Prince Edward Island - Île-du- Prince-Édouard				
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	170	170		
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	-	-		
Quebec - Québec	11 365	11 247	-1.0	
Ontario	2 983	2 206	-26.0	
fanitoba	2 295	2 089	-9.0	
askatchewan	1 309	488	-62.7	
lberta	5 415	4 011	-25.9	
ritish Columbia - Colombie-Britannique	23 022	19 040	-17.3	
ukon	640	400	-37.5	
orthwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	4 448	1 503	-66.2	
otal	54 845	43 975	-19.8	
rnational	10 880	3 155	-71.0	
al	65 725	47 130	-28.3	

Section 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1 Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-III, October-December 1990

Section 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Octobre-décembre 1990

\$ '000 1 389 766 1 230 845 158 921 177 009 164 224 12 785 3 780 1 300 87 986	1990 \$ '000 1 510 504 1 337 655 172 848 194 013 182 214 11 799 4 385 1 614 98 000	Variation % 8.7 8.7 8.8 9.6 11.0 -7.7 16.0 24.1
1 389 766 1 230 845 158 921 177 009 164 224 12 785 3 780 1 300	1 510 504 1 337 655 172 848 194 013 182 214 11 799 4 385 1 614	8.7 8.7 8.8 9.6 11.0 -7.7
1 230 845 158 921 177 009 164 224 12 785 3 780 1 300	1 337 655 172 848 194 013 182 214 11 799 4 385 1 614	8.7 8.8 9.6 11.0 -7.7
1 230 845 158 921 177 009 164 224 12 785 3 780 1 300	1 337 655 172 848 194 013 182 214 11 799 4 385 1 614	8.7 8.8 9.6 11.0 -7.7
164 224 12 785 3 780 1 300	182 214 11 799 4 385 1 614	11.0 -7.7 16.0
1 300	1 614	
1 300	1 614	
87 986	98 000	
		11.4
1 659 840	1 808 515	9.0
22 482	21 941	-2.4
622 201	748 907	20.4
210 705	231 583	9.9
845 418 63 237	957 940 75 215	13.3 18.9
1 764 043	2 035 585	15.4
(104 202)	(227 070)	117.9
	(227 373)	177.3
		-98.2
16 876 90 969	(15 799) 87 387	-3.9
(79 432)	18 822	
35 943	(80 954)	
(68 260)	(308 024)	351.3
(00 200)	(000 024)	331.3
(27 295)	(106 621)	290.6 391.7
	22 482 622 201 210 705 845 418 63 237 1 764 043 (104 202) 189 468 16 876 90 969 (79 432) 35 943 (68 260)	1 659 840

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1990

Tableau 3.2 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1990

Total ¹				
1989	1990	Change Variation		
\$ '000	\$ '000	%		
1 179 730 1 036 863 142 868	1 240 959 1 087 169 153 791	5.2 4.9 7.6		
56 352 54 111	47 740 47 716	-15.3 -11.8 -98.9		
2 271	27	-50.5		
	:			
		. 3.1		
1 306 593	1 361 395	4.2		
15 015	. 14 460	-3.7		
462 552	538 060	16.3		
142 267	155 421	9.2		
730 943 49 528	810 003 54 172	10.8 9.4		
1 400 305	1 572 116	12.3		
		124.9		
(= = , , = /	V = 1 = 1 = 7			
	,			
188 516	(7 834)			
15 588 62 874	(18 547)	 1.9		
		1.9		
, ,				
59 434	(75 874)			
(34 279)	(286 596)	736.1		
	,			
(24 385) (9 894)	(104 926) (181 670)	330.3		
	\$ '000 1 179 730 1 036 863 142 868 56 352 54 111 2 241 70 510 1 306 593 15 015 462 552 142 267 730 943 49 528 1 400 305 (93 713) 188 516 15 588 62 874 (81 796) 59 434 (34 279)	\$ '000 \$ '000 1 179 730		

¹⁹⁸⁹ total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. - Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadien et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

Table 3.2

Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1990 - Concluded

Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1990 - fin

,	Air Canada			Canadi»n		
	1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	673 143 584 119 89 024	697 722 602 748 94 974	3.7 3.2 6.7	429 579 381 468 48 111	543 237 484 420 58 817	26.5 27.0 22.3
Charter services - Services d'affrètement - Passengers - Passagers - Goods - Marchandises	22 800 22 548 252	20 146 20 122 24	-11.6 -10.8 -90.5	19 540 18 930 610	27 594 27 594 -	41.2 45.8 -100.0
Other flying services - Autres services aériens						
Subsidies – Subventions d'exploitation Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport	•	-	•		-	
aérien, nettes Total operating revenues – Total des recettes	25 613	45 682	78.4	42 670	27 014	-36.7
d'exploitation	721 556	763 550	5.8	491 788	597 845	21.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol Aircraft operations – Exploitation des	8 950	10 312	15.2	4 303	4 147	-3.6
aéronefs Maintenance, flight equipment - Frais	229 869	287 634	25.1	174 294	250 426	43.7
d'entretien, équipement de vol General services and administration - Services	89 320	104 021	16.5	50 894	51 400	1.0
généraux et administration Depreciation – Dépréciation	403 837 29 270	451 367 34 190	11.8 16.8	277 852 15 148	358 636 19 983	29.1 31.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	761 246	887 524	16.6	522 491	684 592	31.0
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	(39 690)	(123 974)	212.4	(30 703)	(86 748)	182.5
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus	(,	(,		(33,33)	(30 : 10)	
(dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets Interest and discount income - Revenus	154 803	(627)	***	1 364	(7 207)	
d'intérêts et d'escomptes Interest expenses – Intérêts versés Miscellaneous non-operating income (expenses),	2 683 28 354	(21 575) 42 239	49.0	10 947 13 640	3 028 21 814	-72.3 59.9
net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(44)	(848)	***	(49 815)	15 408	
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	129 088	(65 288)	***	(51 144)	(10 586)	-79.3
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant deductions		, ,		, , ,	,	
de l'impôt Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu	89,398	(189 262)	***	(81 846)	(97 334)	18.9
(remboursement d'impôt)	31 943	(65 248)	•••	(38 984)	(39 678)	1.8
Net income (loss) - Revenu (perte) net	57 455	(124 015)	•••	(42 862)	(57 656)	34.5

Section 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III, October-December 1990

Section 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant -Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Octobre-décembre 1990

	Octobre-decembre 1990					
		1989	1990	Change Variation		
				%		
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	5 858	6 094	4.0		
traitements	\$'000	109 379	118 055	7.9		
Other flight personnel – Autre personnel navigant Salaries and wages – Salaires et	No Nbre	8 608	8 845	2.8		
traitements	\$'000	64 328	66 512	3.4		
General management and adminis- tration – Gestion et adminis- tratior, générales	No Nbre	3 911	3 095	-20.9		
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	43 668	31 155	-28.7		
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien Salaries and wages - Salaires et traitements	No Nbre \$'000	8 041 75 271	9 363 97 108	16.4		
	\$ 000	75 27 1	97 100	29.0		
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	N. N	40.404	47.000	0.5		
Salaries and wages - Salaires et traitements	No Nbre \$'000	16 431 128 355	17 828 154 085	8.5 20.0		
	*			-11.1		
Other personnel - Autre personnel Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	8 169	7 265			
traitements	\$'000	94 740	105 771	11.6		
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés Salaries and wages – Salaires et	No Nbre	51 018	52 490	2.9		
traitements	\$'000	515 741	572 686	11.0		
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel - Carburant à turbine Cost - Coût	L '000 \$ '000	1 073 632 284 213	1 052 250 415 396	-2.0 46.2		
Gasoline - Essence Cost - Coût	L '000 \$ '000	6 407 3 665	7 221 4 135	12.7 12.8		
Turbine oil – Huile à turbine Cost – Coût	L '000 \$ '000	203 1 318	276 1 671	35.9 26.8		
Piston oil - Huile moteur à piston Cost - Coût	L '000 \$ '000	59 121	68 139	15.5 14.2		

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1990

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant Transporteurs aériens canadiens de niveau I,
Octobre-décembre 1990

		Total	Air Canada	Canadi»r
Average number of employees and wa paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés	ges			
Pilots and co-pilots - Pilotes et				
copilotes Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	3 233	1 786	1 447
traitements	\$'000	88 934	47 637	41 297
Other flight personnel - Autre				
personnel navigant Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	6 285	3 281	3 004
traitements	\$'000	54 790	27 333	27 457
General management and adminis-				
tration - Gestion et adminis- tration générales	No Nbre	1 025	186	839
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	14 734	5 289	9 445
Maintenance labour - Main-d'oeuvre				
d'entretien Salaries and wages - Salaires et	No Nbre	7 218	3 463	3 755
traitements	\$'000	80 976	40 108	40 868
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et				
du trafic	No Nbre	15 514	8 735	6 779
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	142 412	85 087	57 325
Other personnel - Autre personnel	No Nbre	6 957	4 889	2 068
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	103 723	86 763	16 960
tratternents	\$ 000	103 723	60 703	10 300
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No Nbre	40 232	22 340	17 892
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	485 569	292 217	193 352
	\$ 555	400 000	Annual ten dep 1 7	100 001
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	831 786	456 191	375 595
Cost - Coût	\$ '000	324 599	175 446	149 153
Gasoline - Essence	L '000			
Cost - Coût	\$ '000	•		
Furbine oil - Huile à turbine	L '000	78	26	51
Cost - Coût	\$ '000	441	163	277
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000			
Cost - Coût	\$ '000	-	-	

Section 5

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

According to the Fare Basis Survey (see Table 5.1), the air fare index - all fares¹ for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.) reached 140.8 in the fourth quarter of 1990, up 12.0% compared to the fourth quarter of 1989. The most notable source of price increases was in economy fares², which jumped sharply (17.3%) to average 152.2. The discount fares rose by 6.9% during the fourth quarter of 1990 over the same period in 1989, posting their ninth consecutive increase.

During the fourth quarter of 1990, the economy fares rose faster in the northern sector (20.0%), where services are still regulated, than in the southern sector (17.1%). Also, during the fourth quarter of 1990, the discount fare levels were higher than the 1989 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they increased by 11.4%, while they rose by 6.8% in the deregulated zone.

For the international markets, the non-seasonally adjusted air fare index - all fares increased by 10.6% in the quarter. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 16.1%, while the discount fare index rose by 7.3%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the fourth quarter of 1990, 64.3% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represents an increase of 6.3 percentage points compared to the same quarter a year earlier. This was the third consecutive quarterly increase after five consecutive quarterly decreases. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 67.0%, up from 63.7% in 1989.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have not followed the same upward trend. In the southern sector, discount passengers amounted to 65.2% of the traffic during the fourth quarter of 1990, up from 58.6% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 3.4 percentage points (64.3% to 67.7%) during this period. In contrast, for northern services, 42.7% of passenger traffic (representing 45.4% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the fourth quarter of 1989, the corresponding figures were 43.4% for passengers and 46.1% for passenger-kilometres.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire (voir tableau 5.1), l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs¹ pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée) a atteint 140.8 au cours du quatrième trimestre de 1990, en hausse de 12.0% par rapport au quatrième trimestre de 1989. Les tarifs économiques² expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (17.3%), pour s'établir à 152.2. Les tarifs réduits se sont accrus de 6.9% au cours du quatrième trimestre de 1990 par rapport à la même période en 1989, enregistrant leur neuvième augmentation consécutive.

Au cours du quatrième trimestre de 1990, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur nord (20.0%), où les services sont encore réglementés, que dans le secteur sud (17.1%). Également, au cours du quatrième trimestre de 1990, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1989 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont augmenté de 11.4% alors qu'ils se sont accrus de 6.8% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens tous les tarifs non désaisonnalisé a augmenté de 10.6% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique a progressé de 16.1%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 7.3%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du quatrième trimestre de 1990, 64.3% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 6.3 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il s'agissait de la troisième hausse trimestrielle consécutive après cinq baisses trimestrielles consécutives. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 63.7% en 1989 à 67.0% en 1990.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord n'ont pas suivi la même hausse tendancielle. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 65.2% du trafic au cours du quatrième trimestre de 1990, une augmentation par rapport à 58.6% en 1989. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 3.4 points de pourcentage (64.3% à 67.7%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 42.7% du trafic de passagers (représentant 45.4% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 43.4% et 46.1% respectivement au cours du quatrième trimestre de 1989.

For the methodology for the air fare indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication.

Includes business class fares.

Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication.

² Comprend la classe affaires.

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group

- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled
Services, October-December 1990

Tableau 5.1
Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1990

Sector	Year and quarter	Fare	faire	
Secteur	Année et trimestre	All fares	Economy fare	Discounted fare
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
•			(1986 = 100.0)	
Domestic - Intérieur	1989 IV	125.7	129.8	119.9
	1990 I	126.2	131.6	119.2
	li li	130.2	135.7	123.3
	III.	136.5	142.0	129.3
	IV	140.8	152.2	128.2
Southern services - Services	1989 IV	126.0	130.2	119.9
secteur sud	1990 i	126.4	131.9	119.4
	- !!	130.4	136.0	123.3
	!!!	136.8	142.5	129.5
	IV	140.8	152.4	128.1
Northern services - Services	1989 IV	119.1	122.0	114.4
secteur nord	1990 I	118.8	124.5	111.3
		124.4	129.7	118.0
	111	126.8	132.6	119.6
	IV	138.4	146.4	127.4
nternational	1989 IV	100.8	116.4	96.8
	1990 I	100.2	115.5	95.8
	- 11	102.9	116.4	100.2
	III	113.9	122.7	113.1
	IV	111.5	135.1	103.9

Air Fare Indexes for Domestic and International Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted)

Indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur et international, selon le groupe tarifaire

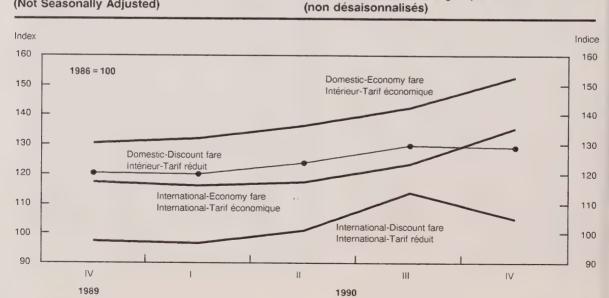


Figure 5.1

Table 5.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare
Type Group - Canadian Air Carriers, Level I Scheduled Services, October-December 1990

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau l – Services réguliers, Octobre-décembre 1990

				Fare	e type grou	p - Groupe	tarifaire			
Sector Secteur	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première	classe	Classe affaires Économique				Réd	duit	Autre	
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
						%				
Domestic - Intérieur	0.4	0.3	7.9	7.3	30.8	24.8	58.0	64.3	2.9	3.3
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.3	8.2	7.5	29.8	23.6	58.6	65.2	3.0	3.4
Short-Haul - Court- courrier	0.2*	0.2	5.6	4.5	41.0	30.6	50.2	61.8	3.0	3.0
Long-Haul - Long-courrier	0.5	0.4*	10.2	9.7	21.1	18.6	65.1	67.6	3.1	3.7
Northern services - Services secteur nord	70%	NA	0.3*	0.5*	55.6	55.9	43.4	42.7	0.6	0.8
International	0.9	8.0	7.1	7.0	17.6	14.4	68.7	71.3	5.7	6.5

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1990

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1990

Sector Secteur				Fare	e type group	p - Groupe	tarifaire											
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other									
	Première	e classe	Classe	affaires	Écono	mique	Réd	luit	Autre									
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990								
						%												
Domestic - Intérieur	0.6	0.5	10.9	10.5	21.7	18.6	63.7	67.0	3.1	3.5								
Southern services – Services secteur sud	0.6	0.5	11.2	10.7	20.8	17.6	64.3	67.7	3.1	3.5								
Short-Haul - Court- courrier	0.2*	0.2	5.7	4.5	39.2	28.4	51.9	63.9	3.0	3.1								
Long-Haul - Long-courrier	0.7	0.6*	12.3	11.8	17.3	15.7	66.6	68.3	3.2	3.6								
Northern services - Services secteur nord	stork	Yell	0.4*	0.6*	52.8	53.0	46.1	45.4	0.7	1.0								
International	1.2	1.1	8.4	9.1	8.6	8.1	76.0	75.3	5.8	6.4								

Note: For " and ", refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour " et ", consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, October-December 1990

Tableau 5.4

Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1990

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement				Far	e type grou	p – Groupe	e tarifaire				
	First	class	Busines	Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première	e classe	Classe	affaires	Écono	mique	Réc	duit	Autre		
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	
						%					
Newfoundland - Terre-Neuve	yale	slok	9.1	7.1*	35.6	29.4	53.1	61.2	2.0*	2.3*	
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard		x	YOR	x	36.3*	x	60.8	x	1.7*	×	
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	0.3*	0.2*	9.5	8.3*	25.7	22.7	61.2	65.0	3.2	3.9	
New Brunswick - Nouveau- Brunswick	ē1 a	x	0.4*	×	29.6	x	66.6	x	3.4	×	
Quebec - Québec	0.3	0.2*	8.3	6.6	36.9	19.2	50.5	70.4	4.0	3.6	
Ontario	0.5	0.4*	9.5	8.6	29.4	19.6	57.1	67.7	3.5	3.7	
Manitoba	0.1*	0.1*	6.9	6.2*	33.6	30.0	56.5	59.8	2.8	3.9	
Saskatchewan	state	70k	4.4*	4.5*	30.4	28.0	63.4	64.6	1.8	2.8	
Alberta	0.4	0.3*	6.7	6.6	35.0	35.0	56.1	55.3	2.0	2.8	
British Columbia ¹ - Colombie- Britannique ¹	0.4*	0.3*	6.5	6.6	26.0	26.9	64.9	63.6	2.3	2.6	
Yukon & Northwest Territories - Yukon et Territories											
du Nord-Ouest	×	X	X	Х	X	х	Х	Х	X	×	
Total	0.4	0.3	7.9	7.3	30.8	24.8	58.0	64.3	2.9	3.3	

Includes Yukon and Northwest Territories. - Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 98%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the fourth quarter of 1990, on long-haul services, discount carriage represented 67.6% of passenger volume and 68.3% of passenger-kilometres; this compares with 61.8% and 63.9% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 98%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du quatrième trimestre de 1990, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 67.6% du volume de passagers et 68.3% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 61.8% et 63.9%.

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, October-December 1990

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Octobre-décembre 1990

							Fare type	e group -	- Groupe	e tarifaire			
City of enplanement	Passengers Passagers		First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy		Discounted Réduit		Other		
Ville d'embarquement											Au	tre	
	1989	1990	Change Variation	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
	No. – Nbre % ('000)				%								
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier (<800 km)													
Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ² Ottawa Regina Saskatoon Toronto Vancouver Winnipeg	198 75 2 256 165 31 27 425 160 37	177 66 x 211 144 25 25 351 133 26		0.4 0.4* 0.4* 0.3*	0.2*	3.7 0.4* 8.3 7.6 2.7* 1.4* 8.3 3.9 2.0*	3.0 x 6.1 6.2 2.3* 1.3* 6.2 3.4* 1.7*	43.9 70.3 *** 39.7 40.7 43.8 47.3 41.3 28.5 55.6	43.4 74.3 X 15.3 30.4 42.9 42.8 20.1 33.9* 54.5	50.5 28.6 63.2* 47.1 47.8 51.7 49.4 46.2 65.7 41.3	50.6 24.0* x 75.0 59.3 52.6 52.7 70.0 60.4 41.5	1.8* 0.7 4.4 3.5 1.8* 2.0* 3.9 1.8* 1.1*	2.9* 1.1*
Long-Haul (≥800 km) - Long-courrier (≥800 km) Calgary Edmonton ¹ Halifax Montréal ²	147 180 155 93	130 157 143 71	-12.0 -12.9 -7.9 -23.8	0.9* 0.4* 0.3* 0.2*	0.4*	14.2* 6.7* 9.6 11.0	14.3* 7.1* 8.3* 9.8	16.7 24.5 25.6 25.6	16.5 23.1 22.7 23.2	66.0 65.9 61.2 60.1	65.9 65.8 64.9 62.9	2.3 2.5 3.2 3.0	2.6* 3.5 3.9 3.9
Ottawa Regina Saskatoon Toronto Vancouver Winnipeg	85 40 36 618 321 182	75 35 35 536 300 162	-12.1 -14.0 -1.5 -13.4 -6.7 -10.9	0.7 0.7*	0.2*	11.5 6.4* 5.7* 11.7 10.5 8.5	11.5 6.7* 6.1* 11.2 10.3 7.3*	26.1 18.4* 19.6 16.5 20.2 26.7	21.6* 17.3* 17.6* 15.4 17.6 23.4	58.0 73.5 72.9 67.9 65.6 61.5	63.0 72.7 73.5 69.1 68.0 64.8	4.1* 1.7* 1.7* 3.3 3.1 3.2	3.7* 3.2* 2.7* 3.8 3.6 4.4

Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodos et Note: restrictions'.

The increase in the proportion of discount fares during the fourth guarter of 1990 compared to 1989, can be attributed to three principal factors. First, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers. Second, the fare wars between the major carriers, the carrier Air Ontario (a regional affiliate for Air Canada), the carrier Canadian Partner (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.) and the independent carriers Intair and City Express in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales. Finally, the transfer of low-density regional and local routes from La hausse dans la proportion des tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1990 par rapport à 1989 peut être attribuée à trois principaux facteurs. Premièrement, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement. Deuxièmement, les guerres tarifaires entre les principaux transporteurs, le transporteur Air Ontario (un affilié régional pour Air Canada), le transporteur Canadian Partner (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) et les transporteurs indépendants Intair et City Express dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal, ont entraîné une augmentation des soldes de places. Finalement,

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, October-December 1990

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Octobre-décembre 1990

City of enplanement '' Ville d'embarquement				Fare	e type gro	oup – Groupe	e tarifaire					
	First class		Business		Economy		Disc	ounted	Other			
		mière asse		asse aires	Écon	omique	R	éduit	,	Autre		
	1990	Change 1990/1989 Variation	1989 1990 1990/1989 1990 1990/1989 1990 1990/19		Change 1990/1989 Variation	Change 1990 1990/198 Variation						
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%		
Short-Haul (<800 km) - Court-courrier(<800 km)												
Calgary Edmonton ¹ Halifax	e o sox	***	224.1	13.4	146.0 107.0	13.7 12.2	102.0 72.4	11.2 5.2	105.6			
Montréal ² Ottawa	248.3 192.0	35.1 12.8	206.7 169.6	17.9 12.8	175.5 148.9	16.0 16.3	95.5 85.9	0.9 3.8	77.5 87.8			
Regina Saskatoon Toronto	203.6	 15.6	208.0 182.5 194.8	14.8 4.6 16.0	192.6 193.3 165.4	17.8 17.9 13.9	96.0 91.8 94.4	8.3 9.5 2.0	129.9 104.4 85.2	9 45.4 1 29.5		
Vancouver Winnipeg	AAC MAC		224.9 218.6	13.5 20.8	197.1 215.8	18.3 21.6	109.2 102.1	10.3 17.3	98.0 112.7	26.1		
Long-Haul(≥800 km) - Long-courrier (≥800 km)												
Calgary Edmonton ¹	655.4 620.0	16.9 12.3	572.0 505.5	20.1 14.8	409.8 319.3	17.1 19.1	205.8 170.1	8.6 6.7	222.1 217.9			
Halifax Montréal ² Ottawa	337.3 599.1 573.5	1.2 -5.0	320.5 580.4 518.9	17.0 21.1 16.1	262.6 391.8 379.0	20.3 25.3 18.3	138.7 205.2 202.0	10.5 14.6 12.2	181.2 233.4 260.0	15.9 5.5		
Regina Saskatoon Toronto	AR AR	***	462.9 480.3	17.1 18.6	371.2 359.1	18.6 18.9	171.5 161.6	-0.6 0.3	209.7 200.8	-0.3 19.9		
Vancouver Winnipeg	708.3 795.0	20.4 21.2 	546.7 642.1 388.6	19.6 15.4 16.8	372.3 377.2 333.4	18.9 17.4 17.4	191.4 207.1 157.7	5.6 6.5 11.0	228.5 251.5 166.3	12.8		

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

Note: For " and ", refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour " et ", consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

major to affiliate carriers reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.

le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courte distance, et, tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longue distance.

Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

International Sector

During the fourth quarter of 1990, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (71.3%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents an increase of 2.6 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the fourth quarter of 1990, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, the range varies rather widely from one province to another, with 55.3% for Alberta to 70.4% for Quebec (see Table 5.4). Newfoundland, Manitoba and British Columbia and the territories were the only provinces besides Alberta to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Quebec does not mean that Quebec residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Montréal, for example, may in fact be Halifax or Toronto, in which case both Nova Scotia or Ontario could also record an enplaned passenger using a discount fare.

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases with the exception of Alberta and British Columbia and the territories which witnessed declines of 0.8 percentage point and 1.3 percentage points, respectively. The largest increases were in Quebec (19.9 percentage points) and Ontario (10.6 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, an increasing trend in the proportion of passengers travelling on discount fares was registered in most of the selected cities3 during the fourth quarter of 1990 compared to the same quarter in 1989. Indeed, for the passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares during the fourth quarter of 1990 increased in seven of the top ten Canadian cities4. The gains ranged from 0.1 percentage point in Calgary to 27.9 percentage points in Montréal. The proportion decreased from 28.6% to 24.0% in Edmonton and from 65.7% to 60.4% in Vancouver during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement, except Calgary, Edmonton and Regina, posted slight gains; these ranged from 0.6 percentage point in Saskatoon to 5.0 percentage points in Ottawa.

Secteur international

Au cours du quatrième trimestre de 1990, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (71.3%) des vols réguliers internationaux ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 2.6 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du quatrième trimestre de 1990, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, le pourcentage varie assez considérablement d'une province à l'autre, puisqu'il s'établit à 55.3% en Alberta et 70.4% au Québec (voir tableau 5.4). Terre-Neuve, le Manitoba et la Colombie-Britannique et les territoires étaient les seules provinces avec l'Alberta, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne canadienne.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit au Québec, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Montréal, par exemple, peut être en réalité Halifax ou Toronto. Dans ce cas, les provinces de la Nouvelle-Écosse ou de l'Ontario peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

L'utilisation acçrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces, à l'exception de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et des territoires qui ont enregistré des baisses de 0.8 point de pourcentage et 1.3 point de pourcentage, respectivement. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (19.9 points de pourcentage) et en Ontario (10.6 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une hausse tendancielle dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la plupart des villes choisies³ au cours du quatrième trimestre de 1990 par rapport à la même période en 1989. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1990 a augmenté dans sept des dix principales villes canadiennes4. Les hausses variaient entre 0.1 point de pourcentage à Calgary et 27.9 points de pourcentage à Montréal. Au cours de cette période, le pourcentage a diminué de 28.6% à 24.0% à Edmonton et de 65.7% à 60.4% à Vancouver. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement, sauf Calgary, Edmonton et Regina, on enregistré un faible gain, compris entre 0.6 point de pourcentage à Saskatoon et 5.0 points de pourcentage à Ottawa.

Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1990.

Due to confidentiality, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

³ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1990.

A cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (73.5%) ranked first, followed by Regina (72.7%) and Toronto (69.1%). For business class fares, the leading cities were Calgary (14.3%), Ottawa (11.5%) and Toronto (11.2%).

Average Fares

In 1990, air fares in Canada increased substantially. The price increases were largely driven by:

- Escalating fuel prices; and.
- Pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs.

According to the fare basis data, during the fourth quarter of 1990, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$198, up 10.4% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$336, an increase of 8.9% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$242; the lowest in Montréal, where it averaged \$158. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$204) and Winnipeg (\$209). It rose in the top ten cities, with gains ranging from 0.7% in Montréal to 12.4% in Calgary.

During the fourth quarter of 1990, the business and economy fares increased in all major cities, (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities for both short-haul and long-haul trips, with the exception of Regina where it decreased by 0.6% for long-haul trips. Montréal (14.6%) and Ottawa (12.2%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$216 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$410 for long-haul trips.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (73.5%), s'est classée au premier rang, suivie de Regina (72.7%) et Toronto (69.1%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (14.3%), Ottawa (11.5%) et Toronto (11.2%).

Tarifs movens

En 1990, les tarifs aériens au Canada ont fortement augmenté. Les augmentations de prix ont été causées en grande partie par:

- · l'augmentation des prix du carburant; et,
- les besoins financiers pressants de programmes de renouvellement des flottes qui se chiffrent par milliards de dollars.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du quatrième trimestre de 1990, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$198, en hausse de 10.4% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$336, en hausse de 8.9% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$242 à Vancouver et \$158 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$204) et Winnipeg (\$209). Il s'est accru dans les dix principales villes, les gains oscillant entre 0.7% à Montréal et 12.4% à Calgary.

Au cours du quatrième trimestre de 1990, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans toutes les villes pour les services court-courriers et long-courriers à l'exception de Regina où il a diminué de 0.6% pour les services long-courriers. Montréal (14.6%) et Ottawa (12.2%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$216 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$410 pour les voyages long-courriers.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filled by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication Air Carrier Operations in Canada extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration l à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur

explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada, the revision is reflected in the annual publication, Canadian Civil Aviation. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show differences from the total of the four quarterly income statements in Air Carrier Operations in Canada.

aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (Opérations des transporteurs aériens au Canada), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (Aviation civile canadienne). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication Aviation civile canadienne peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada.

- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
- (v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are

- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettespassagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du doublecomptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs çanadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe

performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk"*".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque ""."

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1989 data base, because of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1989 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1989 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the fourth quarter of 1990 are shown in the following table with comparative fourth quarter 1989 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1989 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1989 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1989.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le quatrième trimestre de 1990 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le quatrième trimestre de 1989 sont également présentées.

	1989	1990		
			Variation en %	
Level I	3	2	-33.3	Niveau I
Level II	19	25	31.6	Niveau II
Level III	68	71	4.4	Niveau III
Level IV	170	178	4.7	Niveau IV
Total	260	276	6.2	Total

- c) The number of carriers which reported nil operations, for the fourth quarter of 1990, are as follows: Level III - 6, Level IV - 11.
- d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- e) Since the first quarter of 1990, Canadian Airlines International Ltd. began reporting its own operations combined with Wardair.
- f) The following charter carriers suspended operations between October 1989 and December 1990: Holidair Airways, Minerve Canada Inc., Points of Call Airlines, Vacationair, Crown Air, City Express, Soundair Corp. (Odyssey International).
- The Persian Gulf war caused fuel price to rise dramatically.
- h) The Canadian economy was in a recession.

- Pour le quatrième trimestre de 1990, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III - 6, niveau IV - 11.
- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce doublecomptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- e) Depuis le premier trimestre de 1990, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont commencé à déclarer leurs propres activités combinées avec celles de Wardair.
- f) Les transporteurs suivants qui ont effectué des services d'affrètement ont suspendu leurs opérations entre les mois d'octobre 1989 et décembre 1990: Holidair Airways, Minerve Canada Inc., Points of Call Airlines, Vacationair, Crown Air, City Express, Soundair Corp. (Odyssey International).
- g) La guerre du Golfe Persique a entraîné une augmentation dramatique du prix du carburant.
- h) L'économie canadienne était en récession.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the inflight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer, than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

 Business class. A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).

Discount. A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.

 Economy. A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.

 First class. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.

 Other. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

 Classe affaires. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base.
 Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).

 Classe économique. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.

 Première classe. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.

 Réduit. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe. Autres. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries:
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.:
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director Transportation Division Statistics Canada Jean Talon Building, 12th Floor Tunney's Pasture Ottawa, Ontario K1A 0T6

Telephone:

(613) 951-8704

Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain

Chief

Surface and Marine Transport Section

Telephone:

(613) 951-0518

Facsimile: (613) 951-0579

OR

Chief

Aviation Statistics Centre

Telephone:

(819) 997-6942

Facsimile:

(819) 953-8499

March 1991

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur Division des transports Statistique Canada 12e étage, immeuble Jean-Talon Parc Tunney Ottawa (Ontario) K1A 0T6

(613) 951-8704 Téléphone:

Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain Chef Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518 Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942 Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

Publications Available from the Transportation Division

Publications disponibles à la Division des transports

Catalogue	Title	Canada	U.S.A. États-	Other	Titre
		s	Unis US\$		
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination:Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A. Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206 51-207	Canadian Civil Aviation, A., Bil. Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00 36.00	43.00 43.00	50.00 50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil. Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001 52-003	Railway Carloadings, M., Bil. Railway Operating Statistics, M., Bil.	83.00 105.00	100.00 126.00	116.00 147.00	Chargements ferroviaires, M., Bil. Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	carburants, A., Bil. Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

 $\begin{array}{lll} \text{A. - Annual} & \text{M. - Monthly} & \text{Q. - Quarterly} \\ \text{O. - Occasional} & \text{Bil. - Bilingual} \end{array}$

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

February 1991

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélinographe 1-613-951-1584.

Février 1991



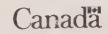
ORDER FORM

Statistics Canada Publications

IAIL TO:	FAX TO: (613) 951-1584	METHOD OF PAYMENT																
ublication Sales	This fax will be treated as an	Purchase Order Number (please enclose)																
Itatistics Canada original order. Please do not send confirmation. Please print) Ompany			Payment enclosed \$															
										epartment		Char	ge to my:		MasterCa	ira	☐ VI	5A
										ttention		,	Account Numb	er L	1111		1.1	
ddress	Expiry Date																	
	Province	Signature																
ostal Code	Tel	Client Reference Number																
		Annual Subscription																
Catalogue	Title		Required	or Book Price			Qty	Total										
Number			Issue	Canada \$	United States US\$	Other Countries US\$		\$										
					,													
					s	UBTOTAL												
anadian customers add 7% Good	ds and Services Tax.				C	GST (7%)												
Please note that discounts are applinght include special shipping and	lied to the price of the publication and no handling charges and the GST.	t to the	total amount w	vhich	GR	AND TOTA	AL.											
Cheque or money order should be lients from the United States and	made payable to the Receiver General f other countries pay total amount in US f	or Cana unds dr	ada/Publication awn on a US b	s. Canadia bank.	an clients	pay in Can	adian fu	unds.										
or faster service	1-800-267-667	7 7		,	VISA and	MasterCa Accou		PF 03681 1991-01										
fereign française de ce hon de cor	mmande disponible sur demande																	



Statistics Statistique Canada Canada





BON DE COMMANDE

Publications de Statistique Canada

POSTEZ À : TÉLÉCOPIEZ À : (613) 951-1584 Vente des publications Statistique Canada Le bon télécopié tient lieu de commande originale. Veuillez ne		MODALITÉS DE PAIEMENT Numéro d'ordre d'achat (inclure s.v.p.)							
Ottawa (Ontario) K1A 0T6 pas envoyer de confirmation.			Paiement inclus						
	d'imprimerie s.v.p.)			Envoyez-moi la	facture pl	us tard (m	ax. 500 \$)		
Entreprise _			Porte	ez à mon com	pte :	MasterC	ard	□ VI	SA
				Maria					
À l'attention o	le			Nº de compte					
				Date d'expiration	on L				
Ville		Province	Signature						
Code postal		Numéro de référence du client							
Numéro au Titre catalogue		Édition demandée	Abonnement annuel ou prix de la publication Canada États- Autres			Qté	Total \$		
					\$	Unis \$ US	pays \$ US		
				-					
							TOTAL		
Les clients ca	nadiens ajoutent la	axe de 7 % sur les produits et services.				т	PS (7 %)		
Veuillez noter que les réductions s'appliquent au prix des publications et non au total général; ce dernier pouvant inclure des frais de port et de manutention particuliers et la TPS. TOTAL GÉNÉRAL					AL				
Le chèque ou canadiens; les	mandat-poste doit e clients à l'étranger	ètre fait à l'ordre du Receveur général du C paient le montant total en dollars US tirés	anada sur une	 Publication banque améri 	s. Les clie caine.	ents canad	liens paien	t en dol	lars
Pour un service plus rapide, composez 1-800-267-6677 Comptes VISA et MasterCard							PF 03681 1991-01		
This order cou	ipon is available in I	English upon request						,	

065250035



Statistique Statistics Canada Canada

Canadä

PICK A TOPIC... ANY TOPIC

CHOISISSEZ UN SUJET...
N'IMPORTE LEQUEL

ow a redesigned Statistics
Canada Catalogue will
simplify your search for the most
up-to-date or historic facts. An
expanded and improved keyword
index, cross-referencing, increased
subject detail and listings by geographical area
provide easy access to hundreds of Statistics Canada
products and services.

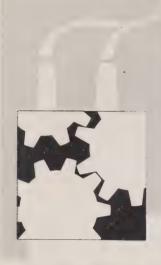
- ☐ Know the topic but not the "official title"? No matter how wide or narrow the topic or how little you know about it you'll appreciate how quickly the cross-referencing leads you to the right source.
- ☐ You'll find sources of key statistics like consumer price indexes, import/export figures, or population characteristics down to the village level. From the most popular topics of the day like employment, income, trade and education to more detailed research studies like mineral products shipped from Canadian ports or Caribbean immigrants in urban areas... you'll find it all.
- ☐ This expanded edition of the Statistics Canada Catalogue includes descriptions of our full range of services from publications and maps to microdata files and diskettes. And, many of our electronic product listings include the name and phone number of a contact within Statistics Canada giving you a direct line to more detailed information.
- ☐ As always, you'll find sections on how to get more help...
 on-line search techniques in libraries... discount and order
 information... and the locations of our Reference Centres. You'll
 especially appreciate that this year's Catalogue is bound in a
 durable, plasticized cover to withstand intensive use.
- ☐ For ease and completeness in your information search get the Statistics Canada Catalogue (cat. # 11-204E) for \$13.95 in Canada, US\$17 in the U.S. and US\$20 in other countries. To order your copy write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, KIA 0T6 or you can FAX your order to (613) 951-1584. For faster service using VISA or MasterCard, call toll-free:

1-800-267-6677.

orénavant le Catalogue
de Statistique Canada amélioré
simplifiera vos recherches de données
récentes ou historiques. Son index revu
et augmenté comprend des renvois,
des sujets plus détaillés et des références
géographiques vous permettant d'accéder
rapidement à des centaines de produits et de
services de Statistique Canada.

- ☐ Vous connaissez le sujet sans connaître le terme technique ? Peu importe si le sujet est général ou spécifique, vous apprécie≀ez l'accès rapide que vous procure les renvois.
- □ Vous repérerez facilement les sources de statistiques essentielles comme l'indice des prix à la consommation, les importations exportations ou encore, les caractéristiques de la population jusqu'à l'échelle des villages. Des sujets populaires du jour tels l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation jusqu'aux études plus spécifiques comme les produits minéraux expédiés à partir des ports canadiens ou les immigrants antillais dans les régions urbaines, vous trouverez tout !
- ☐ L'édition augmentée du Catalogue de Statistique Canada contient bien plus encore. Elle présente en détail notre gamme complète de services, depuis les publications et les cartes jusqu'aux disquettes et fichiers de microdonnées. Plusieurs descriptions de nos produits informatiques incluent le numéro de la personneressource à Statistique Canada. Vous obtenez donc une voie plus directe avec le service de votre choix.
- ☐ Comme toujours, le catalogue contient des sections concernant la façon d'obtenir de l'assistance, les recherches bibliographiques automatisées, les réductions offertes, le guide de commande et l'adresse de nos centres régionaux de consultation. Par ailleurs, vous serez heureux d'apprendre que, cette année, la couverture du catalogue est plastifiée pour résister à un usage fréquent.
- ☐ Pour obtenir rapidement la source d'information la plus complète qui soit concernant nos produits, procurez-vous le Catalogue de Statistique Canada (n° 11-204F au catalogue) au prix de 13,95 \$ au Canada, 17 \$ US aux États-Unis et 20 \$ US dans les autres pays. Pour commander votre exemplaire, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6, télécopiez votre commande au 1-613-951-1584 ou utilisez votre carte VISA ou MasterCard et composez le numéro sans frais :

1-800-267-6677.







Get the Facts On Canadian Manufacturing

PRODUCTS SHIPPED BY CANADIAN MANUFACTURERS is the most comprehensive listing of the values and quantities of over 4500 commodities shipped by Canadian manufacturing firms.

The report provides a comparative analysis of all products manufactured in Canada for the years 1984, 1985, and 1986. It enables manufacturers, research consultants, trade and other organizations to evaluate their competitive position in the market place as well as to obtain an overview of the manufacturing sector.

Commodities listed range from hydraulic turbines to plastic drinking straws to pasta.

This is the last issue to use the Industrial Commodity Classification and includes provincial data for 1986.

Order your copy of **PRODUCTS SHIPPED BY CANADIAN MANUFACTURERS** (Cat. No. 31-211), \$60 in Canada and US \$72 in other countries, by writing to:

Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario K1A 0T6

or contact your nearest Statistics Canada Reference Centre. For faster service, call toll-free and use your VISA or Master-Card. 1-800-267-6677

Renseignez-vous sur les produits fabriqués au Canada

La publication intitulée PRODUITS LIVRÉS PAR LES FABRICANTS CANADIENS constitue la liste la plus exhaustive de la valeur et de la quantité de plus de 4 500 produits expédiés par les entreprises de fabrication canadiennes.

Le rapport fournit une analyse comparée de tous les produits fabriqués au Canada en 1984, 1985 et 1986. Il permet aux fabricants, aux experts-conseils en recherche et aux organismes commerciaux et autres d'évaluer leur place concurrentielle sur les marchés ainsi que d'obtenir un aperçu du secteur manufacturier.

Les produits énumérés vont des turbines hydrauliques aux pâtes alimentaires, en passant par les pailles en plastique.

Il s'agit du dernier numéro à se servir de la classification des produits industriels; il comprend des données provinciales pour 1986.

Pour commander votre exemplaire de PRODUITS LIVRÉS PAR LES FABRICANTS CANADIENS (n° 31-211 au catalogue), à raison de 60 \$ au Canada et de 72 \$ US dans les autres pays, veuillez écrire à :

Vente de publications Statistique Canada Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Vous pouvez également communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche. Pour un service plus rapide, composez sans frais le 1-800-267-6677 et servezvous de votre carte VISA ou MasterCard.



